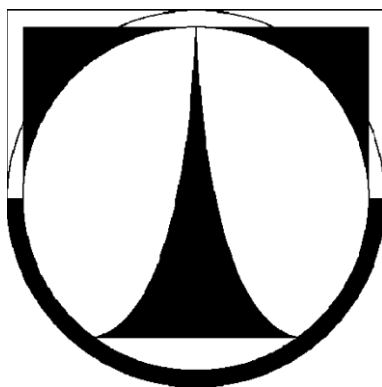


TECHNICKÁ UNIVERZITA V LIBERCI
Ekonomická fakulta



DIPLOMOVÁ PRÁCE

2012

Bc. Kateřina Smutná

TECHNICKÁ UNIVERZITA V LIBERCI

Ekonomická fakulta

Studijní program: N 6208 Ekonomika a management
Studijní obor: Podniková ekonomika

Význam spedičních a logistických služeb pro exportující podnik

The Importance of forwarding and logistics services for exporting firms

DP-EF-KOB-2012-25

Bc. Kateřina Smutná

Vedoucí práce: Ing. Ludmila Kučerová, katedra mezinárodního obchodu

Konzultant: Ing. Milan Raba, generální ředitel Čspl, a. s.

Počet stran: 86

Počet příloh: 1

Datum odevzdání: 4. května 2012

Prohlášení

Byla jsem seznámena s tím, že se na mou diplomovou práci plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, zejména § 60 – školní dílo.

Beru na vědomí, že Technická univerzita v Liberci (TUL) nezasahuje do mých autorských práv užitím mé diplomové práce pro vnitřní potřebu TUL.

Užiji-li diplomovou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědoma povinnosti informovat o této skutečnosti TUL; v tomto případě má TUL právo ode mne požadovat náhradu nákladů, které vynaložila na vytvoření díla, až do jejich skutečné výše.

Diplomovou práci jsem vypracovala samostatně s použitím uvedené literatury a na základě konzultací s vedoucím diplomové práce a konzultantem.

V Liberci, 4. května 2012

.....

Poděkování

Děkuji své vedoucí diplomové práce paní Ing. Ludmile Kučerové za cenné rady, za ochotu a vstřícnost podílet se na tvorbě této práce. Dále bych ráda poděkovala panu Ing. Milanu Rabovi a panu Pavlu Hamalčíkovi za cenné rady, odbornou pomoc a metodické vedení při psaní diplomové práce.

Anotace

Tato práce pojednává o logistice, způsobech zajišťování logistiky a spedičních služeb, dále o možnostech dopravy zboží a její realizaci. Stručně lze říci, že logistika a činnosti s ní spojené se zabývají pohybem zboží a materiálu z místa vzniku do místa spotřeby. Celý tento pohyb popisuje praktická část práce, která analyzuje obchodní případ exportního podniku vyvážející agrární komodity. Podnik obdrží poptávku zadanou dodací paritou FOB Hamburk, na kterou reaguje dodáním zboží. Aby mohl být obchod realizován, je třeba zajistit vhodného dopravce schopného dopravit zboží příjemci. Dodací doložka FOB je pravidlo dodání uplatňované pouze ve vnitrozemské vodní nebo námořní dopravě, čímž je firma podmíněna zbožím dodat do místa určení po vodě. Právě vodní doprava zde hraje zásadní roli při zajišťování logistických služeb a její význam osvětluje poslední kapitola této práce.

Klíčová slova

logistika, doprava, spediční služby, exportující podnik, vodní doprava

Annotation

This thesis deals with the logistics, how to ensure logistics and forwarding services, as well as the possibilities of transport of goods and its implementation. Concisely, the logistics and operations associated with it deal with the movement of goods and materials from the point of manufacture to point of consumption. This whole movement describes a practical part analyzing the business case of firm exporting agricultural commodities. Company receives a demand given the FOB parity and responds to the supply of goods. That trade could be realized, it is necessary to ensure a suitable carrier able to deliver goods to the receiver. Incoterm FOB delivery is the rule applied only in inland waterways or sea transport, which is conditional on the firm to deliver the goods to their destination by water. The water transport plays a vital role in providing logistics services and its importance clarifies last chapter of this work.

Keywords

logistics, transport, forwarding services, exporting firms, water transport

Obsah

Seznam obrázků.....	12
Seznam tabulek.....	13
Seznam zkratk a značek.....	14
Úvod	15
1 Základní pojmy logistiky.....	17
1.1 Pojem logistika	17
1.2 Obsah logistiky	18
1.3 Cíle logistiky.....	18
1.4 Konkrétní náplň logistiky oběhových procesů	19
1.4.1 Doprava	19
2 Druhy nákladní dopravy	21
2.1 Silniční nákladní přeprava	21
2.1.1 Bilaterální smlouvy	22
2.1.2 Multilaterální smlouvy	22
2.1.3 IRU	23
2.2 Železniční nákladní přeprava.....	24
2.2.1 SMGS	26
2.3 Letecká nákladní přeprava	26
2.4 Říční nákladní přeprava	28
2.4.1 Vodní tok Labe	28
2.4.2 Vodní tok Vltavy	29
2.4.3 Vodní tok Moravy	29
2.5 Námořní přeprava	31
2.5.1 Liniová námořní přeprava	31

2.5.2	Trampová námořní přeprava a Charter Party	33
3	Přepavně-právní vztahy a jejich smluvní zajištění	34
3.1	Zasílatelská smlouva	35
3.2	Smlouva o přepravě věci (přepavní smlouva)	35
3.3	Charakteristika a činnosti zasílatele	38
3.3.1	Hlavní zasílatelské činnosti	38
3.4	Mezinárodní federace zasílatelských svazů – FIATA	39
4	Zajištění logistických služeb exportního podniku	41
4.1	Exportující podnik	41
4.2	Export agrárních komodit	41
4.3	Dodací parita FOB	44
4.4	Zajištění logistických služeb	45
4.4.1	Výběr dopravce	46
4.5	ČSPL, a. s.	47
4.5.1	Služby poskytované ČSPL, a. s.	49
4.6	Realizace zakázky exportního podniku prostřednictvím ČSPL, a. s.	49
4.7	Kamionová doprava (LKW)	51
4.8	Překlad	52
4.8.1	Překladní smlouva	52
4.8.2	Překladní manipulace	53
4.8.3	Účtování překladného	53
4.8.4	Nakládací doby plavidla v přístavu	54
4.8.5	Překlad „kamion-voda“	55
4.9	Převzetí zboží do plavidla	56
4.9.1	Vystavení přepavních dokladů	58
4.9.2	Cesta po Labi do Hamburku	59

4.9.3	Dodací lhůta.....	60
4.9.4	Odpovědnost.....	61
4.9.5	Reklamáce ze smlouvy o přepravě	62
4.9.6	Společná havárie.....	63
4.9.7	Placení přepravného	64
4.10	Předání zboží příjemci.....	65
4.11	Rekapitulace obchodního případu.....	66
5	Význam vodní dopravy	67
5.1	Nepostradatelnost vodní cesty Labe	67
5.2	Význam vodní cesty Labe pro českou ekonomiku	68
5.2.1	Regulátor dovozného	69
5.3	Základní argumenty pro zlepšení podmínek na Labi.....	71
5.3.1	Právní důvody.....	72
5.3.2	Plavební důvody	72
5.3.3	Vodohospodářské důvody	73
5.3.4	Ekologické důvody	73
5.3.5	Ekonomické důvody	74
5.3.6	Strategické důvody	74
5.3.7	Výstavba jezů	74
5.4	Zhodnocení stavu oboru vodní dopravy ČR	76
5.5	Argumenty pro zachování vodní dopravy v ČR	79
5.5.1	Přeprava LNG.....	80
	Závěr.....	82
	Seznam použité literatury	84
	Seznam příloh.....	86

Seznam obrázků

Obr. 1 - Srovnání dovozů agrárních produktů do ČR v mld. Kč.....	44
Obr. 2 - Motorová nákladní loď MNL 11 600	69
Obr. 3 - Přeshraniční přeprava mezi ČR a SRN dle druhů dopravy za rok 2008.....	71

Seznam tabulek

Tab. 1 - Přehled o přepravě věcí po silnici za rok 2011 (v tis. tunách).....	24
Tab. 2 - Přehled o přepravě věcí po železnici za rok 2011 (v tis. tunách).....	26
Tab. 3 - Výkon letišť ČR v nákladní letecké dopravě za rok 2011	27
Tab. 4 - Souhrnný přehled o přepravě po vnitrozemských vodních cestách za rok 2011 ...	30
Tab. 5 - Agrární zahraniční obchod ČR (v mld. Kč).....	42
Tab. 6 - Agrární obchod ČR se třetími zeměmi (v mld. Kč).....	43
Tab. 7 - Dovoz zemědělských a potravinářských produktů do ČR	43
Tab. 8 - Nabídky dopravců	47
Tab. 9 - Nakládací a vykládací doba plavidel pro volně ložené zboží	55
Tab. 10 - Základní dodací lhůty.....	60
Tab. 11 - Procentuální rozdělení přepravních objemů	68
Tab. 12 - Porovnání přepravního jednotlivých dopravních oborů	69

Seznam zkratek a značek

ADR	Accord Dangereuses Route
AETR	Accord Européens sùr les transports routiers
AGN	Evropská dohoda o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu
ATP	Available to Promise
AWB	Air Way Bill
CIM	Contrat de Transport International Ferroviaire des Marchandises
CMR	Convention Marchandise Routière
COTIF	Convention Relative Aux Transports Internationaux Ferroviaires
ČD	České dráhy
ČSP	Česko-saské přístavy, s. r. o.
EK	Evropská komise
IRU	International Road Transport Union
KPS	Kontejnerový přepravní systém
LKW	Lastkraftwagen (nákladní automobil)
MD	Ministerstvo dopravy
MKD	Mezinárodní kamionová doprava
MNL	Motorová nákladní loď
SRN	Spolková republika Německo
TEN	Transevropská dopravní síť mezinárodního významu
TIR	Transport International de Marchandises par la Route

Úvod

Tato diplomová práce pojednává o logistice a jejím praktickém využití. Cílem diplomové práce je objasnit činnosti logistiky, zaměřit se na zajištění přepravně-právních vztahů a dopravy a nastínit tak možné fungování těchto činností v praxi. Již na úvod je vhodné uvést, co logistika v pojetí této práce znamená. Jedná se o logistické a spediční služby, což jsou služby všeho druhu vztažené k přepravě. Zabývá se pohybem zboží a materiálu z místa výroby do místa spotřeby. Jejím hlavním úkolem je, aby byl zajištěn správný materiál na správném místě ve správný čas a v požadované kvalitě.

Diplomová práce je rozdělena do pěti kapitol. První kapitola pojednává právě o tom, čím logistika v současné době je, jaké má cíle a jaké funkce plní z hlediska dopravy. Dále charakterizuje cíle logistiky, kterými je především optimálně uspokojit potřeby zákazníků. Zákazník je nejdůležitějším článkem celého řetězce logistiky. Od něj vychází informace o požadavcích na zabezpečení dodávky zboží a s ní souvisejících dalších služeb. U zákazníka končí logistický řetězec, který zabezpečuje pohyb materiálu a zboží.

V dnešní době vzhledem k narůstající globalizaci a stále náročnějším požadavkům na dopravu, hraje pro exportující podnik důležitou roli, jaký druh dopravy pro realizaci svého obchodu zvolí. Jednotlivým druhům dopravy se podrobněji věnuje druhá kapitola.

Třetí kapitola je zaměřena na přepravně-právní vztahy a jejich smluvní zajištění. To, jakým způsobem je nakonec přeprava zajištěna, zahrnuje řadu činností a služeb, které předchází vlastní realizaci přepravy. Nejvýznamnější je volba dopravní cesty a dopravního prostředku, která závisí na mnoha faktorech. Například na povaze zboží, způsobu balení, teritoriu a zeměpisné charakteristice místa, kde se doprava provádí. Dále na vzdálenosti místa odeslání a místa určení, době a rizicích konkrétní přepravy. Třetí kapitola v základu objasňuje rozdíl mezi přepravní a zasilatelskou smlouvou. Je důležité správně posoudit, o jaký druh smlouvy se jedná. V případě, že se jedna ze stran zaváže obstarat přepravu, jedná se o smlouvu zasilatelskou. Na druhé straně při závazku dopravu provést se jedná o smlouvu přepravní. Závěr kapitoly je věnován zasilateli, jeho hlavním činnostem a Mezinárodní federaci zasilatelských svazů – FIATA.

Čtvrtá kapitola je praktickým nástinem, jak exportující podnik realizuje svůj obchod na základě zakázky, kterou obdrží od poptávajícího. V konkrétním případě této diplomové práce se jedná o poptávku zadanou dodací paritou FOB Hamburk na 1 000 tun potravinářské pšenice. Exportující podnik je touto doložkou dodání podmíněn najít takového dopravce, který je schopen zajistit logistické služby a dopravit zboží do místa určení po vodě. Na základě poptávkového řízení si podnik vybírá tu nejvýhodnější variantu, nejvýhodnějšího zprostředkovatele služby pro realizaci obchodu. Kapitola popisuje celý proces od výběru a zajištění zasilatele až po předání zboží příjemci.

Pátá kapitola je věnována významu vodní dopravy, jelikož právě tímto způsobem je zboží dopraveno příjemci a objasňuje, proč je vodní doprava mimo jiné vnímána jako jeden z nejekologičtějších a nejekonomičtějších způsobů dopravy. V případě, že by nebylo možné v České republice přepravit zboží po vodě, tento obchodní případ by nemohl být uskutečněn. Právě proto má vodní doprava své nezastupitelné místo.

1 Základní pojmy logistiky

Hlavním úkolem kapitoly je objasnit základní pojmy, které s logistikou souvisí.

1.1 Pojem logistika

Logistika je v hospodářské praxi relativně mladá vědní disciplína. Začala se výrazněji prosazovat na počátku padesátých let minulého století. Významným impulsem k urychlenému zavedení logistiky byl postupný přechod od trhu výrobce k trhu zákazníka.¹

Existuje mnoho definic, které se vztahují k tomuto pojmu. Stručně lze říci, že logistika se zabývá pohybem zboží a materiálu z místa vzniku do místa spotřeby a s tím souvisejícím informačním tokem. Součástí logistiky jsou také komunikační, informační a řídicí systémy. Jejím hlavním úkolem je zajistit správné materiály na správném místě, ve správném čase, v požadované kvalitě, s příslušnými informacemi a s odpovídajícím finančním dopadem. Až na počátku dvacátého století se logistika objevuje jako předmět zkoumání, a to proto, že dochází k podpoře obchodní strategie podniku a dosahování užité hodnoty času a místa. V hospodářské sféře je celá řada důvodů k uplatnění logistiky. Především je nutné řešit složitější distribuční procesy. Je třeba zajišťovat návaznost jednotlivých dílčích procesů tak, aby byly efektivně využity všechny kapacity. Jsou stále náročnější požadavky na dopravu. Význam logistiky také neustále roste a vyvíjí se spolu s narůstající globalizací. Firmy jsou v dnešní době vystavovány silným tlakům konkurence, a proto logistika zaujímá strategické postavení. Pomáhá firmám zdokonalit zákaznický servis, na který je od počátku devadesátých let kladen důraz. Umožňuje firmám snižovat náklady a tím i dosahovat vyšších zisků. Její účinnost se zvyšuje s rozvojem informačních technologií.²

¹ SIXTA, J., ŽIŽKA, M., *Logistika: používané metody*, s. 11

² DRAHOTSKÝ, I., ŘEZNÍČEK, B., *Logistika: procesy a jejich řízení*, s. 1 až 2

„Spediční a logistické služby jsou služby všeho druhu, vztažené k přepravě (vykonané jedním druhem dopravy nebo multimodálně), sdružování, skladování, manipulace, balení nebo distribuce zboží jakož i pomocné a poradenské služby s nimi spojené, včetně ale nikoli výlučně celních a daňových věcí, deklarování zboží pro úřední účely, zajišťování pojištění zboží a příjmu nebo zajišťování plateb a dokladů, týkajících se zboží. Spediční služby rovněž zahrnují logistické služby s moderními a komunikačními technologiemi ve vztahu k přepravě, manipulaci nebo skladování zboží a de facto celkový management dodavatelského řetězce. Tyto služby mohou být prováděny na míru za účelem pružného zajištění poskytovaných služeb (definice přijatá FIATA a CLECAT v r. 2004)“³

1.2 Obsah logistiky

Obsahem logistiky je řízení veškerého toku materiálu podnikem jako celku a příslušného informačního toku.

Dále vytváření předpokladů a péče o to, aby byly k dispozici správné materiály, ve správný čas, na správném místě, se správnou jakostí a s příslušnými informacemi, a to za přijatelnou cenu. Mezi hlavní složky logistických procesů patří doprava, překládka a manipulace, skladování, balení, distribuce, přeprava, plánování a informování, řízení, sledování a kontrola.⁴

1.3 Cíle logistiky

Cílem logistiky podniku je vycházet na jedné straně ze své celopodnikové strategie a napomáhat plnit celopodnikové cíle a na straně druhé zabezpečovat přání zákazníků o zboží a služby s požadovanou úrovní, a to při minimalizaci celkových nákladů.⁵

³ Svaz spedice a logistiky České republiky [online], O nás [vid. 12. března 2012]. Dostupné z: <http://www.sslczech.cz/cz/o-nas/>

⁴ LÍBAL, V., KUBÁT, J., *ABC logistiky v podnikání*, s. 11 až 12

⁵ SIXTA, J., ŽIŽKA, M., *Logistika: používané metody*, s. 19

Základním cílem logistiky je tedy optimální uspokojení potřeb zákazníků. Zákazník je nejdůležitější článek celého řetězce. Od něj vychází informace o požadavcích na zabezpečení dodávky zboží a s ní souvisejících dalších služeb. U zákazníka také končí logistický řetězec zabezpečující pohyb materiálu a zboží.⁶

1.4 Konkrétní náplň logistiky oběhových procesů

Mezi činnosti logistiky oběhových procesů patří integrální řízení všech komponent tohoto oběhového procesu. Konkrétně doprava, řízení zásob, manipulace s materiálem, balení, distribuce, skladování a také komunikační, informační a řídicí systémy.⁷

1.4.1 Doprava

Význam logistiky v oblasti dopravy začal sílit na přelomu 70. a 80. let, kdy došlo k deregulaci dopravního průmyslu. Začala narůstat konkurence v rámci jednotlivých druhů doprav i mezi druhy navzájem. Přepravci se stali pružnějšími a konkurenceschopnějšími.

Doprava jako taková zajišťuje přesun výrobků z místa výroby do místa spotřeby, tím zvyšuje jejich hodnotu. Dále také ovlivňuje rychlost a spolehlivost, s jakou se tento přesun uskuteční.

Jestliže jsou výrobky dodány včas a jsou kvalitní, je potom zvýšena přidaná hodnota pro zákazníka a tím i úroveň zákaznického servisu. V logistice jsou náklady spojené s dopravou jedny z největších a často se významně podílejí na ceně výrobků.

Mezi významnou část logistického řízení patří zajišťování požadované úrovně zákaznického servisu. Přepravní servis by měl být především spolehlivý, významná je také doba přepravy a pokrytí trhu. Pro zákazníky je také důležitá pružnost, jak jsou poskytovány přepravní služby a jak jsou řešeny ztráty či poškození.

⁶ SIXTA, J., ŽIŽKA, M., *Logistika: používané metody*, s. 19

⁷ DRAHOTSKÝ, I., ŘEZNÍČEK, B., *Logistika: procesy a jejich řízení*, s. 13

Na dopravní firmy klade využití logistiky ve výrobních a obchodních organizacích mnohé požadavky. Jestliže chtějí být firmy na trhu úspěšné, musí se orientovat na logistické potřeby, které mají jejich zákazníci, na jejich výrobní proces, směnnost, charakter, vyráběné produkce apod.

Nákladní přeprava uspokojuje přepravní potřeby zákazníků. Aby doprava spolehlivě fungovala, musí být vytvořeny a usměrněny fungující dopravní systémy v rámci jednotlivých oborů dopravy, a musí být koordinován rozvoj dopravního systému jako celku.

Nejvíce rozšířena na trhu je doprava silniční. Je flexibilní vzhledem k hustotě silniční sítě. Je univerzální a většinou vyhovuje nejlépe požadavkům zákazníků, což je hlavním důvodem, proč se objem přepravovaného zboží autodopravci stále zvyšuje.

Železniční síť není zdaleka tak hustá jako silniční. Železniční doprava je omezena z důvodu pevně daných tratí, a proto není tak pružná jako doprava silniční. Avšak výhodou jsou nižší náklady než na dopravu silniční či leteckou.

Letecká přeprava je užitečná pro nejkratší dobu přepravy, ale na druhou stranu s vysokými náklady. Využívá se pro produkty s vysokou hodnotou, právě z důvodu vysokých cen. Servis, který je u letecké přepravy poskytován, je relativně spolehlivý.

Lodní dopravu je možné rozlišovat na dopravu po vnitrozemských vodních cestách, lodní dopravu po jezerech, přípobřežní námořní dopravu a mezinárodní námořní dopravu. Od letecké dopravy se vodní doprava liší tím, že je využívána především pro podkuty s nízkou hodnotou, zejména se jedná o hromadné substráty. Je využívána v případě, kdy není důležitá rychlost. Lodní doprava patří mezi nejlevnější druhy dopravy.

Důležité postavení v dopravě zaujímá kombinovaná doprava. Tento způsob umožňuje využít různých výhod jednotlivých dopravních oborů a v určitém slova smyslu je možné konstatovat, že kombinovaná doprava představuje základ dopravní logistiky.⁸

Konkrétním charakteristikám různých druhů dopravy je věnována následující kapitola.

⁸ DRAHOTSKÝ, I., ŘEZNÍČEK, B., *Logistika: procesy a jejich řízení*, s. 13 až 16

2 Druhy nákladní dopravy

Stále větší obchodování mezi zeměmi souvisí s vývojem globalizace a tím stále větší potřebou dopravovat zboží z určité země do jiné. Tak jak se vyvíjela doprava a přibývaly možnosti, jak zboží a materiál přepravovat, rostla i globalizace. Firmy dnes již neuzavírají smlouvy jen s lokálními firmami, ale i s těmi, které jsou daleko, jelikož doprava je stále rychlejší a dopravci mají čím dál tím více možností výběru, jakou dopravu zvolí, ať už silniční, železniční, leteckou, vodní, či kombinovanou.

2.1 Silniční nákladní přeprava

Silniční doprava patří k nejvíce rozšiřujícím se v dnešní době, její podíl a význam neustále roste na světovém přepravním trhu. Výhodou je především relativní rychlost, dostupnost, rychle se přizpůsobuje změnám poptávky a je schopna de facto bez problémů realizovat systém přeprav „z domu do domu“.

Z dlouhodobého hlediska však silniční nákladní přeprava prodělává celosvětovou krizi, a to zejména proto, že má negativní vliv na životní prostředí a je charakteristická vysokou nehodovostí. Z makroekonomického hlediska je možné říci, že silniční přeprava je dražší než její nejčastěji konkurující přeprava železniční.

Silniční nákladní přeprava se obvykle dělí na celovozovou, sběrnou službu a nadgabaritní.

Celovozová zásilka je přepravovaná jednou jízdou vozidla jednomu odesílateli soupravou vozidel, přičemž celková hmotnost nákladu přesahuje 2,5 tuny.

Sběrná služba je systém přepravy kusových zásilek „z domu do domu“ založený na jejich sdružování a rozdělování ve sběrném středisku, mezi nimiž je přeprava sdružených zásilek prováděna jako celovozová. Dopravce provádí svoz a rozvoz kusových zásilek od/k dopravci podle předem daného přepravního řádu, včetně tarifních podmínek. Dopravce, resp. zasílatel provozující sběrnou linku, zpravidla zajišťuje pro dopravce komplexní „kusové“ přepravní služby v rámci tzv. atrakčního (sběrného) obvodu.

Nadgabaritní zásilka přesahuje povolenou hmotnost vozidla nebo povolené osové tlaky (nápravové) nebo maximální povolené rozměry. Dopravce musí mít k její realizaci zvláštní povolení, aby mohl užívat pozemní komunikaci, a řídí se přitom zvláštními pokyny, které jsou vydány příslušným orgánem státní správy.

Samostatnou částí silniční nákladní přepravy je mezinárodní silniční nákladní doprava. Majoritní část je prováděna vozidly o užitné hmotnosti nad 3,5 tuny, v praxi se nazývá mezinárodní kamionovou dopravou (dále jen MKD). V úpravě přepravních vztahů v MKD mají zásadní význam mezinárodní bilaterální a multilaterální dohody, které jsou přejaté do našeho národního práva, a jejichž ustanovení má přednost před právní úpravou těchto vztahů danou naším národním právem, resp. Občanským a Obchodním zákoníkem. Členění mezinárodních smluv v silniční přepravě je dáno počtem smluvních stran. Smlouvy bilaterální jsou dvoustranné a multilaterální mnohostranné.

2.1.1 Bilaterální smlouvy

Jedná se o dvoustranné smlouvy, Mezinárodní dohody o mezinárodní silniční dopravě uzavírané mezi vládou ČR a vládami dalších států.

2.1.2 Multilaterální smlouvy

Smlouvami jsou mnohostranné dohody:

- Dohoda o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě – CMR
- Celní úmluva o mezinárodní přepravě zboží na podkladě karnetu TIR
- Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí – ADR
- Dohoda o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy – ATP
- Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě – AETR

Mezinárodní přeprava je upravena multilaterální smlouvou (dohodou), její používání je pro naše dopravce závazné – dohoda CMR.

Dohoda CMR upravila a sjednotila vztahy, které vyplývají z přepravní smlouvy, tedy přepravních podmínek. Dohoda se vztahuje pouze na problematiku nákladní přepravy tj. na oblast MKD. Tyto přepravy jsou realizovány na základě unifikovaného nákladního listu CMR.

Nákladní list CMR je v MKD základní přepravní dokument, který potvrzuje akceptaci přepravních podmínek CMR. Nákladní list CMR je také dokladem o tom, že byla uzavřena přepravní smlouva ve smyslu ustanovení Dohody CMR, ale také, pokud není prokázán opak, věrohodným dokladem o převzetí zásilky dopravcem.

Nákladní list CMR je vystavován ve třech původních vyhotoveních, která jsou podepsána odesílatelem a dopravcem. První vyhotovení nákladního listu obdrží odesílatel (má červenou barvu), druhé doprovází zásilku a je určeno pro příjemce (jeho barva je modrá) a třetí (zelené) si ponechává dopravce. Další eventuelní část (černá) je určena celním orgánům, zasílatelům apod. Vystavuje se tolik nákladních listů, kolik vozidel je použito, anebo kolik druhů nebo samostatných částí zásilky se má nakládat.⁹

2.1.3 IRU

IRU – International Road Transport Union, mezinárodní unie silniční dopravy, která byla založena v Ženevě roku 1948. IRU je národní sdružení silničních nákladních i osobních dopravců. Současně má přibližně 150 členů ze 165 států. Základním posláním této unie je podporovat silniční dopravu v zájmu silničních dopravců a ekonomiky jako celku. Má své zastoupení při Evropské unii v Bruselu a také pro spolupráci s nezávislými státy v Moskvě. IRU shromažďuje informace, které pravidelně poskytuje svým členům. Ti jsou neustále informováni o situaci na silnicích po celé Evropě.¹⁰

⁹ NOVÁK, R., PERCINA, P., *Nákladní doprava a zasilatelství*, s. 180 až 190

¹⁰ Pro dopravce [online], IRU [vid. 31. března 2012]. Dostupné z: <http://www.prodopravce.cz/cesmad-21.php>

V oblasti nákladní dopravy v zájmu zjednodušení navrhla IRU CMR – kontrolní list, který obsahuje nejčastější standardní výhrady a to v 10 jazycích. V současnosti IRU pracuje na novém vzoru přepravního dokumentu v mezinárodní kamionové dopravě, nákladního listu CMR. Je doplněn například o dobu příjezdu a dobu odjezdu na místo nakládky a o otevírací hodiny skladu, čímž se nespíš myslí doba možného dodání zásilky. Zvažují se další drobné úpravy, které by mohly být aplikovány pro Českou republiku.¹¹

Většina českých odborníků je toho názoru, že by nová podoba CMR měla co nejpřesněji zachovat strukturu a formální podobu předloženého návrhu IRU, což by mělo mít pozitivní vliv na zachování jeho jednotné podoby v rámci působnosti všech členů IRU. Díky tomu by se dalo předcházet možným národním modifikacím nákladní listu CMR.

Tab. 1 - Přehled o přepravě věcí po silnici za rok 2011 (v tis. tunách)

Přeprava zboží	1. Q	2. Q	3. Q	4. Q	Celkem
<i>Vnitrostátní</i>	49 224	79 979	84 497	74 881	288 581
<i>Mezinárodní</i>	14 412	16 129	14 951	15 205	60 697
Vývoz	5 435	5 955	5 800	5 893	23 083
Dovoz	4 746	5 621	4 843	4 592	19 802
Tranzit přes ČR	638	446	547	503	2 134
Třetí země	2 910	3 149	2 986	3 223	12 269
Kabotáž	683	958	775	993	3 410
<i>Celkem</i>	63 636	96 108	99 448	90 086	349 278

Zdroj: Ministerstvo dopravy [online], Čtvrtletní přehledy základních ukazatelů
[vid. 2. března 2012]

2.2 Železniční nákladní přeprava

Česká republika má nejhustší železniční síť v Evropě. V posledních letech však klesá její využití. České dráhy (ČD) již delší dobu trpí nedostatkem financí, ale mnohdy i tím, že je neefektivně využívají. Dopravní a přepravní služby, které ČD nabízí, nejsou běžně srovnatelné s úrovní v ostatních zemích EU. Během uplynulých let ČD opustila řada zákazníků, přepraveců a to i z finančních důvodů, jelikož železniční přepravné je v mnoha případech vyšší než v silniční dopravě.

¹¹ Dopravní noviny [online], Mezinárodní unie silniční dopravy [vid. 31. března 2012]. Dostupné z: <http://www.dnoviny.cz/silnicni-doprava/mezinarodni-unie-silnicni-dopravy-3249>

Železniční nákladní přeprava se obvykle dělí na vozové zásilky, kusové zásilky, spěšniny, nedoprovázenou kombinovanou přepravu a doprovázenou kombinovanou přepravu.

K vozové zásilce je třeba nejméně jeden samostatný vůz. U kusových zásilek není třeba samostatného vozu, zásilka je omezena rozměry (max. délka 6,5 metru, šířka 2,2 metru, výška 1,5 metru) nebo maximální hmotností 5 tun. Omezení se netýká zásilek v kontejnerech.

V případě spěšnin jde o předměty, které je možné snadno nakládat, vykládat a přepravovat i osobními vlaky, kdy hmotnost jednoho kusu je ve vnitrostátní přepravě omezena na 15 kg.

Nedoprovázená kombinovaná, tedy hlavně kontejnerová přeprava je charakteristická tím, že se přepravy provádí ve spolupráci s tzv. operátory multimodální přepravy. Ti působí zejména v kontejnerových přepravách tzv. velkých kontejnerů.

Přeprava silničních vozidel s jejich posádkami, které jsou přepravovány v doprovodném železničním osobním voze, se nazývá doprovázená kombinovaná přeprava.

V případě mezinárodní nákladní přepravy, jsou přepravní podmínky uvedeny v Úmluvě o mezinárodní železniční přepravě, COTIF. Její část, která pojednává o železniční nákladní přepravě, se v praxi běžně nazývá Úmluva CIM. Mezinárodní železniční nákladní list CIM je potom důkazem, že byla uzavřena přepravní smlouva.

Mezinárodní železniční nákladní list CIM je vypisován v mezinárodně unifikované formě. Zásadně se vyplňuje v jazyce země, která je odesílatelem a s překladem. Jeho originál provází zásilku až do místa určení a je vydán příjemci až po úhradě eventuálních poplatků, které se zásilky týkají. Druhops obdrží odesílatel jako potvrzení, že bylo převzato zboží k přepravě.¹²

¹² NOVÁK, R., PERCINA, P., *Nákladní doprava a zasilatelství*, s. 199 až 215

2.2.1 SMGS

SMGS je dohodou o mezinárodní železniční přepravě zboží, kterou se řídí provozování železnic zemí bývalého Sovětského svazu. Existují tedy dva přepravně-právní systémy, CIM a SMGS, kdy SMGS je pozůstatkem ze studené války. Dnes, v době globalizace, představuje významnou překážku vývoje mezinárodních železničních přeprav. Je nutné, aby byl vytvořen jednotný přepravně-právní systém, který by odrážel aktuální stav politického a hospodářského vývoje. Mezinárodní přepravní výbor v tomto směru již učinil některé kroky. Cílem je vypracovat vzor mezinárodního nákladního listu CIM/SMGS, který bude uznán jako celní dokument.¹³

Tab. 2 - Přehled o přepravě věcí po železnici za rok 2011 (v tis. tunách)

Přeprava zboží	1. Q	2. Q	3. Q	4. Q	Celkem
Vnitrostátní	10 258	10 227	9 495	10 248	40 228
Mezinárodní	11 193	11 803	12 587	11 309	46 892
Dovoz	4 846	4 828	5 160	4 555	19 390
Vývoz	4 719	5 002	4 943	4 739	19 403
Tranzit	1 627	1 973	2 485	2 015	8 100
Celkem	21 451	22 030	22 082	21 557	87 120

Zdroj: Ministerstvo dopravy [online], Čtvrtletní přehledy základních ukazatelů [vid. 2. března 2012]

2.3 Letecká nákladní přeprava

Významnou výhodou letecké přepravy je její rychlost a relativní spolehlivost a bezpečnost. Avšak z ekologického pohledu je letecká doprava značně nepříznivá (exhalace a hluk). Její význam celosvětově stoupá.

Air Cargo (letecká nákladní přeprava) je celosvětově zaměřena na přepravu kusového zboží. V České republice se letecká přeprava v poslední době velmi rozvíjí a provoz ve vzdušném prostoru nad územím ČR zajišťuje Řízení letového provozu ČR, s. p.

¹³ Dopravní noviny [online], Finance [vid. 31. března 2012]. Dostupné z: <http://www.dnoviny.cz/zeleznicni-doprava/francie2030>

Donedávna byly přepravní vztahy v mezinárodní přepravě upraveny Úmluvou o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě, tzv. Varšavská z roku 1929. Nyní je tato dohoda v jednotlivých státech nahrazována novou úpravou přepravních vztahů v mezinárodní letecké přepravě pod názvem Montrealská dohoda z roku 1999, obsahuje některé významné změny, např. v oblasti vymezení, obsahu a limitů odpovědnosti leteckého dopravce v osobní přepravě atd.

Pro linkovou mezinárodní leteckou přepravu členů Mezinárodního sdružení leteckých dopravců (IATA) platí jednotné přepravní podmínky tohoto sdružení, ale i Montrealská dohoda.

Letecké společnosti – členové IATA – přijímají zásilky k přepravě na základě jejich všeobecných přepravních podmínek. Ty jsou zpravidla otištěny na rubu unifikovaného mezinárodního leteckého nákladního listu – Air Waybill (AWB), který je u přepravy kusových zásilek důkazem o uzavření přepravní smlouvy.

Letecký nákladní list – AWB se vyhotovuje ve 14 výtiscích, kdy 3 jsou považovány za originály. AWB také obsahuje výplatní záznam. Není však cenným ani obchodovatelným papírem.¹⁴

Tab. 3 - Výkon letišť ČR v nákladní letecké dopravě za rok 2011

Náklad v tunách	1 Q	2 Q	3 Q	4 Q	Celkem
Odlety	8 680	9 177	9 136	9 073	36 066
Přílety	8 380	8 389	7 822	8 634	33 153
Celkem	16 988	17 566	16 958	17 707	69 219
<i>Mezinárodní provoz</i>					
Odlety	8 543	8 946	8 940	8 888	35 317
Přílety	8 294	8 379	7 814	8 609	33 096
Celkem	16 837	17 325	16 754	17 497	68 413
<i>Vnitrostátní provoz</i>					
Odlety	137	231	196	185	749
Přílety	14	10	8	25	57
Celkem	151	241	204	210	806

Zdroj: Ministerstvo dopravy [online], Čtvrtletní přehledy základních ukazatelů [vid. 2. března 2012]

¹⁴ NOVÁK, R., PERCINA, P., *Nákladní doprava a zasilatelství*, s. 235 až 241

2.4 Říční nákladní přeprava

Česká republika trpí nedostatkem splavných říčních toků, jsou zde relativně omezené možnosti využívání říční přepravy. V ČR má jen omezený význam, přestože zajišťuje naše přirozené spojení s evropskými námořními přístavy, je ekologicky velmi čistá a má nižší provozní náklady. Větší význam má v hromadných přepravách, zejména substrátů (stavební hmoty, hnojiva, obiloviny), v některých nadgabaritních přepravách a částečně, v určitých časových obdobích, měla i v liniové – tzn. pravidelné – kontejnerové přepravě. Splavná říční vodní cesta je na našem území pouze Labe a Vltava. Z mezinárodního hlediska je nejdůležitějším úsekem Labe od Hřenska po Střekov, který je pouze regulován, plavba je zde značně ovlivněna přírodními vlivy a splavnost lze ovlivňovat jen velmi omezeně.¹⁵

*„Vnitrozemskými vodními cestami jsou vodní toky a jiné vodní plochy, na kterých je možno provozovat plavbu.“*¹⁶ Podle zákona se vodní cesty dělí na sledované a ostatní. Sledované vodní cesty se dále člení na vodní cesty dopravně významné a na vodní cesty účelové. Rozměry vodních cest dopravně významných stanoví prováděcí předpis. Vodní cesty účelové jsou takové, na kterých je provozována pouze rekreační plavba a vodní doprava místního významu.

Vodní cesty dopravně významné se potom dále člení z hlediska jejich využívání pro provozování vodní dopravy na vodní cesty využívané a využitelné, kdy mezi vodní cesty využívané patří vodní tok Labe, vodní tok Vltavy a vodní tok Moravy.¹⁷

2.4.1 Vodní tok Labe

Jedná se o využívané vodní cesty od říčního km 973,5 (Kunětice) po říční km 951,2 (nadjezí zdymadla Přelouč). A od říčního km 949,1 (2,080 km od osy jezu Přelouč) po říční km 726,6 (státní hranice se Spolkovou republikou Německo), včetně plavební dráhy, která je vymezená na vodní ploše Velké Žernoseky plavebními znaky.

¹⁵ NOVÁK, R., PERCINA, P., *Nákladní doprava a zasilatelství*, s. 180 až 253

¹⁶ Zákon o vnitrozemské plavbě č. 114/1995 Sb. Oddíl 2: Vodní cesty. §3 Citace

¹⁷ Tamtéž

Využitelnou vodní cestou je potom úsek od Opatovic do Chvaltic, který měří 46,5 km. Na vodní cesty dohlíží správce cesty, který sleduje její bezpečný provoz a značení.¹⁸

Labe je jedna z nejvýznamnějších českých řek a je to také největší vodní cesta v Evropě. Pramení v Krkonoších na severu Čech, protéká Německem a ústí do Severního moře. Jméno dali řece Keltové, kteří její povodí obývali ve starověku. Původní keltské slovo „elb“ znamenalo „velká řeka“. Pro vodní dopravu je Labe splavné 950 km v celkové délce od ústí do Severního moře po Přelouč.

Labe je naší jedinou spojnici se sítí evropských vodních cest a jedinou svobodnou spojnici s mořem a prostřednictvím jeho mezinárodních vod prakticky s celým světem. Labská plavba svou existencí funguje jako regulátor ceny českého exportu a importu. Tím nenahraditelně přispívá ke konkurenceschopnosti české ekonomiky.¹⁹

2.4.2 Vodní tok Vltavy

První využívaná cesta je od říčního km 91,5 (Třebenice) po soutok s vodním tokem Labe, včetně výústní části vodního toku Berounky po přístav Radotín. Druhá využívaná cesta je od říčního km 239,6 (České Budějovice) po říční km 91,5 (Třebenice) jen pro plavidla o nosnosti do 300 tun.²⁰

2.4.3 Vodní tok Moravy

Jedná se o část toku od ústí vodního toku Bečvy po soutok s vodním tokem Dyje, včetně průplavu Otrokovice – Rohatec.²¹

¹⁸ Zákon o vnitrozemské plavbě č. 114/1995 Sb. Oddíl 2: Vodní cesty. §3 Citace

¹⁹ O řekách [online], Řeka Labe [vid. 12. března 2012]. Dostupné z:

http://www.labskaparoplavba.cz/o_rekach.php

²⁰ Zákon o vnitrozemské plavbě č. 114/1995 Sb. Oddíl 2: Vodní cesty. §3 Citace

²¹ Tamtéž

Tab. 4 - Souhrnný přehled o přepravě po vnitrozemských vodních cestách za rok 2011

Přeprava	1. Q	2. Q	3. Q	4. Q	Celkem
Přeprava věcí celkem (tis. tun)	405,8	522,7	509,4	456,6	1 894,5
Podle druhů přepravy					
<i>Vnitrostátní</i>	77,6	149,0	147,1	136,2	509,9
Vývoz	53,8	40,4	57,9	53,1	205,1
Dovoz	56,2	47,6	47,9	41,0	192,7
Přeprava ve třetích zemích	124,3	181,5	155,1	148,5	609,3
Kabotáž na území cizích států	94,0	104,2	101,3	77,8	377,4
<i>Mezinárodní celkem</i>	328,3	373,7	362,3	320,4	1384,6
Podle typu pohonu plavidel					
Motorová	249,2	308,5	307,0	264,1	1 128,9
Nemotorová	153,8	206,5	200,4	169,0	729,6
Ostatní	2,8	7,7	2,0	23,5	36,0
Přepravní výkony (mil. tkm)	163,2	190,6	175,6	165,7	695,0
Podle druhů přepravy					
<i>Vnitrostátní</i>	3,8	6,5	5,6	4,7	20,6
Vývoz	34,0	26,5	28,6	30,4	119,4
Dovoz	35,4	29,7	33,7	26,8	125,7
Přeprava ve třetích zemích	60,3	92,4	76,5	77,9	307,1
Kabotáž na území cizích států	29,7	35,6	31,2	25,8	122,3
<i>Mezinárodní celkem</i>	159,4	184,1	170,0	161,0	674,5

Zdroj: Ministerstvo dopravy [online], Čtvrtletní přehledy základních ukazatelů [vid. 2. března 2012]

Následující tabulka zobrazuje přehled o vnitrozemské vodní přepravě zboží za rok 2011, kdy nejvíce se přepravují agrární komodity, těžké kusy a investiční celky. Významu vodní dopravy se věnuje poslední, pátá kapitola.

2.5 Námořní přeprava

Námořní přeprava se dělí na liniovou a trampovou, a to z hlediska obchodního, resp. provozního zařazení plavidel.

2.5.1 Liniová námořní přeprava

O liniové námořní přepravě se dá říci, že je to určitým způsobem komerční podnikání, využívání námořní tonáže. Zabezpečuje pravidelné spojení mezi konkrétními přístavy ve vymezené oblasti, v daných relacích či na konkrétních linkách. Přepravuje kontejnerizované a kusové zboží podle předem vyhlášených tarifů a plavebních řádů.²²

V souvislosti s námořní přepravou vznikl celosvětový kontejnerový přepravní systém (KPS). Vzhledem k postupnému omezování přeprav kusových nákladů se začaly zavádět specializované rychlé celokontejnerové lodě a s tím související výstavba kontejnerových terminálů. Započal vznik liniových kontejnerových spojů námořních linek, kde velké kontejnerové lodě najížděly pouze vybrané velké přístavy konkrétní oblasti. A tedy tímto nasazováním velkých kontejnerových lodí se lépe využívá jejich kapacita, celosvětově roste přepravovaný objem v KPS, což je ovlivněno vysokou efektivností a rychlostí těchto přeprav. Kontejnerová námořní přeprava tak získává dominantní postavení v multimodálních přepravách a i v samotném KPS.²³

Koncentrace kapitálu a neustále rostoucí hustota námořních spojů vedou v liniové dopravě ke konkurenčním bojům, které nutí rejdaře k jejich vzájemnému sdružování majícímu za cíl ovládnutí námořního trhu. Proto zde na jedné straně podnikají velké monopolní liniové námořní konference a na druhé straně tzv. nezávislí rejdaři (Outsiders).²⁴

²² NOVÁK, R., *Námořní přeprava*, s. 33

²³ Tamtéž, s. 33

²⁴ NOVÁK, R., PERCINA, P., *Nákladní doprava a zasilatelství*, s. 255

Námořní konference jsou založeny na tom, že využívají monopolní ceny při monopolně nízkých nákladech a monopolně vysokém zisku. Konference tedy představují určitý druh kartelu liniových rejdařských společností, které provozují pravidelnou námořní dopravu na tzv. pravidelných linkách. Členové těchto konferencí – rejdaři – sice jsou samostatnými firmami, ale mají pevně danou podřízenost vůči konferenčním dohodám. Musí dodržovat tyto dohody, předpisy a ustanovení.²⁵

Na druhé straně nezávislí rejdaři (Outsiders) jsou v řadě případů menší podniky. Těmto nezávislým subjektům se po dlouho dobu v minulosti říkalo „outsideři“, nyní se však začal užívat výraz nezávislí rejdaři.

Přednosti nezávislých rejdařů:

- jsou vysoce flexibilní
- mají možnost se okamžitě přizpůsobit novým tržním požadavkům
- dostávají se do přímého kontaktu s přepravci (odesílatelé, náložovatelé)
- jsou nezávislí na cenotvorbě
- mají lepší možnosti pro využívání mezer na přepravním trhu²⁶

Nejdůležitější a nejvíce rozšířený doklad v námořní přepravě je **konosament Bill of Lading – B/L**. Potvrzuje přijetí zboží a slovy „Shipped on Board“ nebo „Received for Shipment“ kapitán nebo agent dopravce potvrzují, že určité množství zboží přijali či naložili a zavazují se, že toto zboží dopraví a vydají v přístavu určení v tom stavu a množství, které je uvedeno v konosamentu. Jeho důležitou vlastností je, že funguje jako cenný papír, kdy dopravce potvrzuje, že přijal zboží a má za něj odpovědnost, což je právě jedna ze složek cennosti konosamentu, druhou složkou je pak jeho oběžnost, která vyplývá z jeho převoditelnosti. Představuje také zboží, na které je vystaven.

²⁵ NOVÁK, R., *Námořní přeprava*, s. 36

²⁶ Tamtéž, s. 40

Další funkce konosamentu jsou legitimační a presentační, kdy oprávněný držitel může převést své oprávnění rubopisem na jinou osobu, která se tím stane vlastníkem zboží. Znamená to tedy, že převod konosamentu je převodem vlastnictví zboží. Příjemce má nárok na vydání zboží až když předloží originál konosamentu a zboží je mu vydáno až v přístavu určení. Konosament je v liniové námořní přepravě průkazní listinou o uzavření přepravní smlouvy. V případě trampové přepravy, konosament potvrzuje nalodění zboží, ale není důkazem o přepravní smlouvě, jestliže byla tato smlouva uzavřena ve formě Charter Party.²⁷

2.5.2 Trampová námořní přeprava a Charter Party

Obchodní námořní lodě se v trampové přepravě využívají na základě tzv. charterových smluv, kdy námořní dopravce (rejdař) se zavazuje, že zaplatí určitou finanční částku, dodrží sjednané podmínky a přepraví náklad nebo k tomuto účelu poskytne loď. Zjednodušeně je tento vztah nazýván jako „Charter“.²⁸

Charter Party potom plní funkci písemného dokumentu, který potvrzuje existenci tzv. charterové smlouvy (smlouvy o provozu či nájmu lodi), ale také osvědčuje konkrétní dojednané podmínky této smlouvy.²⁹

Trampové přepravy se týkají především celolodních nákladů, kdy jsou nejčastěji přepravovány hromadné substráty (ropa, rudy, uhlí, obilniny, dřevo, cement).

²⁷ NOVÁK, R., PERCINA, P., *Nákladní doprava a zasilatelství*, s. 256 až 257

²⁸ NOVÁK, R., *Námořní přeprava*, s. 42

²⁹ NOVÁK, R., PERCINA, P., *Nákladní doprava a zasilatelství*, s. 256

3 Přepравně-právní vztahy a jejich smluvní zajištění

Jakým způsobem je přeprava zajištěna zahrnuje celou řadu dílčích činností a služeb, které předcházejí vlastní realizaci přepravy. Mezi nejvýznamnější patří volba dopravní cesty a dopravního prostředku. Jaká je nakonec zvolena dopravní cesta a dopravní prostředek závisí na mnoha faktorech. Na povaze zboží, způsobu jeho balení, teritoriu a zeměpisné charakteristice místa, kde se doprava provádí. Na vzdálenosti místa odeslání a určení, době přepravy, rizicích konkrétní přepravy, přepravních podmínkách jednotlivých dopravců, technických a technologických podmínkách každého dopravního oboru, ale i individuálních dopravců - např. na technickém vybavení jejich dopravních prostředků, ale i překladišť a skladů apod.³⁰

Obvykle je nejdůležitější částí při obstarávání a následné realizaci přepravních služeb zvolení příslušného způsobu přepravy, který může být ujednán už v kupní smlouvě. Nejedná se tedy jen o zvolení konkrétního dopravního oboru, ale dnes – zejména pak u přepravy kusových zásilek – o rozhodnutí o eventuálním použití multimodální, především pak kontejnerové přepravy. Pokud v kupní smlouvě není takové ujednání obsaženo, potom je přepravce povinen dát přepravu zajistit způsobem a dopravním prostředkem u daného zboží obvyklým.³¹

Nedílnou součástí přípravy konkrétních přepravních operací jsou nejen ekonomické a marketingové rozbory. Ke zcela rovnocenným okruhům patří také jejich smluvní zajištění příslušnými smlouvami. U smluvního sjednávání přepravních operací je velmi důležité **odlišovat dvě rozdílné činnosti – obstarání a provedení přepravy**. Aby se správně posoudilo, o jaký druh smlouvy se jedná, je důležité rozlišit, zda se jedná ze smluvních stran zaváže k „obstarání přepravy“ či k „provedení přepravy“. Jestliže se jedná o závazek k obstarání přepravy, jde o smlouvu zasílatelskou. A na druhé straně u závazku k provedení přepravy se jedná o smlouvu o přepravě věci, tzv. smlouvu přepravní.³²

³⁰ NOVÁK, R., PERCINA, P., *Nákladní doprava a zasilatelství*, s. 269

³¹ Tamtéž, s. 270

³² Tamtéž, s. 271

3.1 Zasílatelská smlouva

„Prostřednictvím zasílatelské smlouvy se zasílatel zavazuje příkazci, že mu vlastním jménem na jeho účet obstará přepravu věcí a příkazce se mu za to zavazuje zaplatit odměnu. Svoji podstatou se jedná o komisionářskou smlouvu mající charakter zprostředkovatelské smlouvy.“³³

Obchodní zákoník České republiky uvádí základní charakteristiky této smlouvy, které platí i pro oblast mezinárodního zasílatelství, protože do našeho národního práva není přejata žádná mezinárodně platná úprava této problematiky. Jsou zde dále uvedeny její závazné náležitosti, problematika právních vztahů zasílatele a příkazce, základní finanční vztahy mezi těmito subjekty, dále také např. řešeno „právo vlastního vstupu“ zasílatele do realizace přepravy nebo základní informační povinnosti zasílatele vzhledem k příkazci či problematika nakládání se zásilkou v případě ohrožení oprávněných nároků zasílatele apod.³⁴

Zasílatelská smlouva nemusí mít písemnou formu. Příkazce však může zasílateli vydat i písemný tzv. zasílatelský příkaz, na jehož základě je zasílatel pověřen obstarat přepravu. Zasílatel ale může naopak požadovat písemný zasílatelský příkaz, s jehož existencí může spojovat vznik zasílatelské smlouvy.³⁵

3.2 Smlouva o přepravě věci (přepravní smlouva)

Přeprava je realizována podle našeho národního práva nejčastěji na základě smlouvy o přepravě věci. V praxi je nejčastěji používán termín „přepravní smlouva“. Její podstatou je závazek dopravce přepravit odesílateli (přepravci) za odměnu zásilku z místa odeslání do místa určení. V přepravní smlouvě vystupuje **dopravce, odesílatel a příjemce**.³⁶

³³ NOVÁK, R., PERCINA, P., *Nákladní doprava a zasílatelství*, s. 271

³⁴ Tamtéž, s. 271

³⁵ Tamtéž, s. 272

³⁶ Tamtéž, s. 278

Může zde vystupovat také příkazce (zástupce), který jedná v pověření odesílatele a má za určitých předpokladů oprávnění ke všem jednáním, které se týkají sjednávání podrobných podmínek přepravní smlouvy – změn, ale také zrušení přepravní smlouvy apod.³⁷

Dopravce může být sám skutečným dopravcem nebo může svěřit uskutečnění přepravy dalšímu dopravci, kdy v tomto případě „původní“ dopravce odpovídá za závazky, které vyplývají z přepravní smlouvy jako by přepravu uskutečňoval sám. Skutečným dopravcem se nazývá dopravce, který sám fyzicky přepraví zásilku.³⁸

Přepravní smlouva pojednává zpravidla o klasickém vztahu dopravce a odesílatele. **Odesílatelem** je subjekt, který svěřuje zásilku dopravci za účelem její přepravy, ten nese také odpovědnost za její řádné naložení či uložení, ten však také dopravci poskytuje potřebné dispozice, které se týkají přemísťování zásilky, ale i ten, kdo dopravci uhradí přepravné.³⁹

Příjemcem se nazývá přepravce, pro něhož je přepravovaná zásilka určena. I zasílatel může být příjemcem zboží. V těchto případech však musí vystupovat vůči dopravci jako účastník přepravní smlouvy, a proto musí být jako příjemce uveden v nákladním listu.⁴⁰

Vztahy mezi prodávajícím a kupujícím v mezinárodních obchodních operacích zpravidla upravují Mezinárodními obchodní podmínky INCOTERMS – v praxi jsou nazývány Dodacími podmínkami, paritami. INCOTERMS zásadně neupravují vztahy, které jsou předmětem přepravní smlouvy (ta upravuje vztah mezi dopravcem a přepravcem, ne však mezi kupujícím a prodávajícím).⁴¹

³⁷ NOVÁK, R., PERCINA, P., *Nákladní doprava a zasilatelství*, s. 278

³⁸ Tamtéž, s. 278

³⁹ Tamtéž, s. 279

⁴⁰ Tamtéž, s. 279

⁴¹ Tamtéž, s. 280

Důkazem, že existuje přepravní smlouva, je v praxi běžně používaný **nákladní list**. Sama přepravní smlouva totiž nemusí mít nutně písemnou formu. Řádně vyplněný a potvrzený mezinárodní přepravní doklad je vůbec jediným důkazem o realizaci přepravní smlouvy, mezinárodní přepravy samotné. Mezinárodní přepravní doklady mají zpravidla mezinárodně sjednocený obsah a formu.⁴²

Přepravním dokladem není pouze nákladní list, ale také, významem lišící se, **náložný list**. Avšak v řadě svých znaků se podobají a i co do obsahu jsou si relativně blízké. Jejich společnou vlastností je, že jsou **dokladem o uzavření přepravní smlouvy** a po řádném vyplnění a potvrzení smluvními stranami i **dokladem o převzetí zásilky k přepravě**. Nákladní list může být vystaven odesílatelem (přepravcem), ale také dopravcem, jako písemné potvrzení o objednávce přepravy. Dopravce na něm potvrzuje, že převzal zboží k přepravě a tím se nákladní list stává důkazní listinou o uzavřené přepravní smlouvě. Mívá několik originálů, kdy jeden je určen odesílateli, jeden doprovází náklad a je předán příjemci a další si ponechává dopravce. Náložný list vystavuje dopravce na jméno či na řadu určité osoby nebo na doručitele. Na rozdíl od nákladního listu se jedná o cenný a tedy obchodovatelný papír, protože reprezentuje vlastnická práva k přepravovanému zboží. Představuje také nárok na vydání zásilky, které je přepravována dopravcem. Dopravce zboží předá pouze oprávněné osobě (ta, která předloží originál náložného listu).⁴³

V praxi má důležitý význam přesné vymezení vzniku přepravní smlouvy. Je třeba rozlišit dva pojmy. Platnost a účinnost. Platnost zpravidla předchází účinnosti a vzniká podpisem přepravní smlouvy smluvními stranami. Účinnosti nabývá zpravidla ode dne, který je uveden v této smlouvě nebo potvrzením objednávky dopravcem, případně dohodou smluvních stran o podmínkách budoucí přepravy. Účinnosti může být nabyto i konkludentně, čili fyzickým převzetím zásilky dopravcem – potvrzením nákladního listu. Nabytím účinnosti je přepravní smlouva závazná pro obě zúčastněné strany a eventuální nedodržení obvykle přináší konkrétní sankce.⁴⁴

⁴² NOVÁK, R., PERCINA, P., *Nákladní doprava a zasilatelství*, s. 280 až 281

⁴³ Tamtéž, s. 282

⁴⁴ Tamtéž, s. 284

3.3 Charakteristika a činnosti zasílatele

Zasílatel obstarává přepravu věci za úplatu, vlastním jménem v zájmu a na účet příkazce. Na trhu vystupuje jako zprostředkovatel či prostředník. Zajišťuje přepravní služby pro příkazce u dopravců a dalších subjektů přepravního trhu. Je kvalifikovaným odborníkem, zná přepravní trh a velmi dobře se tam orientuje, proto je i vyhledáván jako odborný konzultant přepravních problémů, zná potřeby svých zákazníků (příkazců – přepravců – ve vztazích vůči zasílateli jsou přepravci nazýváni příkazci).⁴⁵

3.3.1 Hlavní zasílatelské činnosti

- zprostředkovává nebo zajišťuje dopravní a přepravní operace včetně nakládky a vykládky
- zprostředkovává nebo zajišťuje nájem dopravního či přepravního prostředku
- pomáhá a spolupracuje při uzavírání přepravních a obdobných smluv
- volí a optimalizuje dopravní cesty s ohledem na zpracování způsobů a podmínek dodání zboží
- obstarává realizaci dopravy a přepravy
- zajišťuje rozvoz a svoz zásilek zboží
- provozuje sběrné služby
- poskytuje skladování včetně doplňkových služeb (balení)
- další individuální zasílatelské služby⁴⁶

Spektrum a kvalita služeb, které zasílatel zajišťuje, je v celé zasílatelské činnosti zcela zásadní. Pro lepší srovnání lze uvést i rozsah aktivit zasílatele tak, jak je prezentován Mezinárodní federací zasílatelských svazů – FIATA.

- organizace a optimalizace přepravy zboží pro nejrozličnější odvětví ekonomiky
- pomoc příkazci (přepravci) v řešení všech přepravních otázek
- zajištění pomoci při volbě optimální dopravní trasy a nejvhodnějších dopravních a přepravních prostředků
- pomoc na žádost příkazce (přepravce) při platebním řízení
- budování jako vysoce dopravní a přepravní odborník nové dopravní trasy a spoje⁴⁷

⁴⁵ NOVÁK, R., PERCINA, P., *Nákladní doprava a zasilatelství*, s. 285 až 286

⁴⁶ Tamtéž, s. 288 až 289

⁴⁷ Tamtéž, s. 292 až 293

3.4 Mezinárodní federace zasílatelských svazů – FIATA

*„Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés – Mezinárodní federace (asociace) zasílatelských svazů – FIATA, byla založena v roce 1926 ve Vídni jako zájmová podnikatelská asociace oboru zasílatelství s cílem podporovat a hájit jeho zájmy v celosvětovém měřítku.“*⁴⁸

Členy FIATA se mohou stát národní svazy zasílatelů sdružující zasílatelské firmy konkrétních států. Individuálními členy FIATA jsou potom hlavně zasílatelské firmy, dále je možné členství skupinové a čestné. FIATA je největší nevládní asociací v oblasti přepravy, sídlo má v Curychu a v současné době zastupuje zájmy více než 35 000 zasílatelských firem.⁴⁹

FIATA je uznávána na celém světě jako reprezentativní zástupce oboru zasílatelství v řadě vládních, nevládních i soukromých mezinárodních organizací a to nejen v oblasti přepravy. Nejvyšším orgánem je Generální shromáždění, které je oprávněno konat vše, k čemu je FIATA ve smyslu legislativy a statutu oprávněna. Obvykle se schází jednou do roka. Posláním a cílem je celosvětové sjednocování oboru zasílatelství, ochrana, zastupování a podpora zájmů poradců a expertů na zasedáních mezinárodních orgánů, které jednají o přepravě. Cílem je také zlepšovat kvality služeb, které jsou poskytovány zasílateli, uplatňovat jednotné mezinárodní dokumenty, podporovat spolupráci zasílatelů v celosvětovém měřítku.⁵⁰

V polovině 90. let došlo k velmi významné události v oblasti aktivit FIATA, a to k vytvoření **Vzorových pravidel FIATA pro zasílatelské služby**. Tato pravidla mohou sloužit jako budoucí základ pro jednotnou právní úpravu zasílatelství na mezinárodní úrovni. Zároveň je to významný zdroj pro vytváření všeobecných zasílatelských podmínek pro mezinárodní i vnitrostátní zasílatelství na národní úrovni.⁵¹

⁴⁸ NOVÁK, R., PERCINA, P., *Nákladní doprava a zasílatelství*, s. 295

⁴⁹ Tamtéž, s. 295

⁵⁰ Tamtéž, s. 297

⁵¹ Tamtéž, s. 299

Závěrem řečeno je zasílatelství či spedice souhrn činností, při kterých se zasílatel zajišťuje přepravní služby svým jménem na účet příkazce (přepravce). Význam spedičních služeb spočívá v komplexním balíku přepravních služeb, které nabízí zasílatel přepravci jako svému zákazníkovi. Zasílatel může být charakterizován jako znalec přepravního trhu, prostředník mezi přepravcem a dopravcem, který v ČR vystupuje jako komisionář. V současnosti jsou přepravy více náročné, jak technologicky, tak komerčně, role zasílatele se proto stává nepostradatelnou.⁵²

⁵² NOVÁK, R., PERCINA, P., *Nákladní doprava a zasílatelství*, s. 367

4 Zajištění logistických služeb exportního podniku

Následující kapitola je věnována zajišťování logistických a spedičních služeb exportního podniku.

4.1 Exportující podnik

Pojem exportující podnik představuje firmu, která vyváží či je schopna dodat svůj produkt do zahraničí, jestliže je po něm poptávka. Právě poptávka je první a důležitý impuls, díky kterému firma může realizovat obchod. Je možné říci, že každá exportní firma je na poptávce závislá a její existence je podmíněna právě zájmem o zboží, tedy poptávkou po její produkci. Na základě toho, jakou obchodní paritou je zboží poptáváno, firma zajišťuje dopravu. V případě, že není schopna, či nemá možnost zajistit dopravu takovým způsobem, jaký ukládá parita kontraktu, nemůže být obchod realizován a firma nemůže zboží poptávajícímu poskytnout.

V následujících kapitolách bude analyzován průběh obchodu exportního podniku se souvisejícími logistickými procesy. Tento nejmenovaný exportní podnik vyváží agrární komodity – obiloviny, luštěniny a olejnatá semena a sídlí ve východních Čechách, kde má výrobu i sklad.

4.2 Export agrárních komodit

Agrární komodity jsou hromadné substráty, především obiloviny, olejnin, luštěniny, hnojiva, chemické výrobky apod. Podnik, který exportuje (vyváží) agrární komodity, má vzhledem k přepravovanému množství mnohem složitější rozhodování z hlediska výběru dopravy. Poptávka po tomto druhu zboží je i několik desítek tisíc tun a je třeba ji v takovém množství přepravit v daném čase a kvalitě na dané místo. Podniky mohou využít silniční, železniční, vodní přepravy či jejich kombinací.⁵³

⁵³ Téma: Agrární komodity. Informace poskytl Pavel Hamalčík, obchodní ředitel ČSPL, a. s. Děčín, 20. února 2012

Rozhodování o zvoleném druhu přepravy ovlivňuje:

- cena zboží
- množství zboží
- výše dopravních nákladů
- parita obchodního případu
- legislativa
- čas a termín dodání

Vzhledem k velkému přepravovanému množství agrárních komodit je nutné zvážit náklady na přepravu. Např. silniční doprava je jedna z nejvíce nákladných a nejméně šetrných k životnímu prostředí, bylo by třeba několik desítek kamionů, aby firma mohla přepravit tuny zboží po silnici. V praxi bývá v takovém případě nejvhodnější kombinovaný způsob dopravy, a to kombinace vodní se silniční či železniční dopravou. Význam vodní dopravy je neustále posilován právě díky potřebě přepravovat agrární komodity, o čemž bude podrobněji pojednávat pátá kapitola. Vodní doprava je v takovém případě jedna z nejméně nákladných a nejméně komplikovaných (vzhledem k nehodovosti), a zda je kombinována se železniční či silniční dopravou, závisí především na dostupnosti železnice v okolí exportujícího podniku.⁵⁴

Následující tabulky znázorňují vývoj zahraničního obchodu s agrárními komoditami před vstupem a tři roky po vstupu České republiky do Evropské unie.

Tab. 5 - Agrární zahraniční obchod ČR (v mld. Kč)

Ukazatel	Před vstupem do EU	1. rok po vstupu	2. rok po vstupu	3. roku po vstupu
Vývoz	50,8	67,1	79,9	84,1
Dovoz	79,2	97,1	107,5	116,2
Obrat	130,0	164,2	187,4	200,3
Saldo	- 28,4	- 30,0	- 27,6	- 32,1

Zdroj: Český statistický úřad [online], Agrární zahraniční obchod [vid. 2. března 2012]

Jak dokládá následující tabulka, vývoz agrárních komodit neustále roste. Dále je možné vidět, že saldo zahraničního obchodu mírně stoupá.

⁵⁴ Téma: Náklady na přepravu. Informace poskytl Ing. Milan Raba, generální ředitel ČSPL, a. s. Děčín, 20. února 2012.

Tab. 6 - Agrární obchod ČR se třetími zeměmi (v mld. Kč)

Ukazatel	Před vstupem do EU	1. rok po vstupu	2. rok po vstupu	3. rok po vstupu
Vývoz	10,1	8,9	12,0	9,8
Dovoz	20,2	18,1	18,7	18,0
Obrat	30,3	27,0	30,7	27,8
Saldo	- 10,1	- 9,2	- 6,7	- 8,2

Zdroj: Český statistický úřad [online], Agrární zahraniční obchod [vid. 2. března 2012]

Následující tabulka zobrazuje agrární zahraniční obchod se třetími zeměmi z celkového množství uvedeného v tabulce č. 5. Jak je vidět, dovoz převažuje nad vývozem.

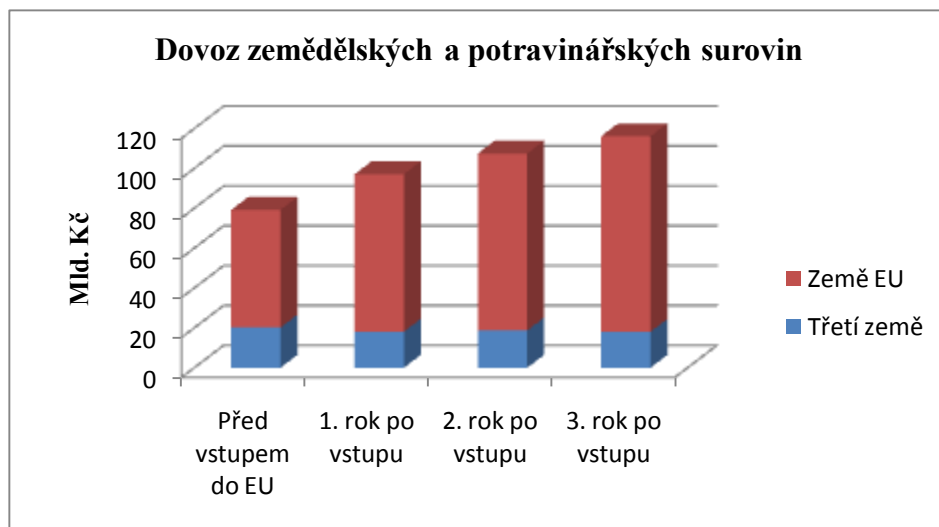
Tab. 7 - Dovoz zemědělských a potravinářských produktů do ČR

Ukazatel	Před vstupem		1. rok po vstupu		2. rok po vstupu		3. rok po vstupu	
	mld. Kč	%	mld. Kč	%	mld. Kč	%	mld. Kč	%
Země EU	59,0	74,5	79	81,3	88,8	82,6	98,2	84,5
Třetí země	20,2	25,5	18,1	18,7	18,7	17,4	18,0	15,5
Celkem	79,2	100,0	97,1	100,0	107,5	100,0	116,2	100,0

Zdroj: Český statistický úřad [online], Agrární zahraniční obchod [vid. 2. března 2012]

Tabulka č. 7 ukazuje, že po vstupu do EU (rok 2004) dovoz ze třetích zemí klesl o více než 2 miliardy, což je zhruba o 10 %. Avšak dovoz ze zemí EU rostl, ve třetím roce oproti období před vstupem také o 10 %. Změny jsou zřejmé i v následujícím grafu, pokles dovozu ze třetích zemí a růst dovozu ze zemí EU.

Pro znázornění vývoje a růstu dovozu ze zemí EU jsou postačující první tři roky členství České republiky v Evropské unii.



Obr. 1 - Srovnání dovozů agrárních produktů do ČR v mld. Kč

Zdroj: Český statistický úřad [online], Agrární zahraniční obchod [vid. 2. března 2012]

Pro vypracování této diplomové práce se bude nadále předpokládat, že exportní firma z východních Čech, vyvážející agrární komodity, reaguje na poptávku Hamburské obilnářské burzy na dodání **1 000 tun potravinářské pšenice na paritě FOB Hamburk** na měsíc červen 2012.

4.3 Dodací parita FOB

FOB je zkratkou doložky INCOTERMS 2010 „Vyplaceně loď“, která znamená povinnost prodávajícího dodat zboží na palubu lodi, kterou kupující jmenuje, do sjednaného přístavu nalodění anebo obstarat zboží takto dodané. Rizika za ztrátu nebo poškození zboží přechází na kupujícího v okamžiku, kdy je zboží dodáno na palubu lodi, od tohoto okamžiku kupující nese veškeré náklady.

Od prodávajícího se požaduje, aby bylo zboží dodáno na palubu lodi, anebo aby bylo obstaráno již takto dodané pro odeslání do místa určení, které bylo dohodnuto v kupní smlouvě. Odkaz na „obstarání“ bez zřetel na možnost tzv. následujících prodejů zboží (angl. „string sales“), k nimž především dochází při prodeji zboží hromadné povahy.

Pravidlo FOB vyžaduje, tam kde to přichází v úvahu, aby zboží bylo prodávajícím celně odbaveno ve vývozu. Avšak prodávající není povinen celně odbavovat zboží v dovozu nebo hradit jakékoliv dovozní clo anebo provést jakékoliv celní formalities v dovozu.

Toto pravidlo může být uplatněno pouze ve vnitrozemské vodní nebo námořní dopravě, kdy dalšími pravidly jsou dodací doložky:

FAS (Free Alongside Ship)	vyplaceně k boku lodi
CFR (Cost and Freight)	náklady a přepravné
CIF (Cost Insurance and Freight)	náklady, pojištění a přepravné ⁵⁵

4.4 Zajištění logistických služeb

Exportní firma reaguje na poptávku 1 000 tun potravinářské pšenice na paritě FOB Hamburk dodáním zboží v měsíci červnu. Paritou FOB je podmíněna dodat zboží vodní dopravou. Prvním krokem, který firma musí uskutečnit, je zadání poptávky plavebním podnikům v České republice. Na základě jejich nabídek potom vybere nejvýhodnějšího pro realizaci obchodu. Musí však zvážit celkové náklady na zajištění logistických služeb.

Dopravní náklady exportní firmy se skládají z:

- dovozní LKW - Kč/tuna (z východních Čech do českého lodního přístavu)
- náklady na překládku zboží LKW/lod' - Kč/tuna (v přístavu)
- říční dovozní v relaci přístav v ČR – HM (z přístavu v ČR do Hamburku)
- cena dovozního zahrnuje pojištění dopravy⁵⁶

⁵⁵ Incoterms 2010: *pravidla ICC pro použití dodacích položek ve vnitrostátním a mezinárodním obchodě*: platnost od 1. ledna 2011, s. 140

⁵⁶ Téma: Dopravní náklady. Informace poskytl Pavel Hamalčík, obchodní ředitel ČSPL, a. s. Děčín 23. února 2012.

4.4.1 Výběr dopravce

Na základě zadaných poptávek dopravcům firma obdrží dvě nabídky k realizaci vodní dopravy.

ČSPL, a. s. nabídne komplexní balíček služeb, dopravu z východních Čech až do Hamburku. Nabídka obsahuje přepravu zboží LKW do přístavu Děčín a z Děčína jedním soulodím do přístavu Hamburk za cenu **675 Kč/tuna**.

Jiný nejmenovaný plavební podnik firmě nabídne pouze přepravu lodí z přístavu Lovosice do přístavu Hamburk za **380 Kč/tuna**.

Jelikož v praxi výběr dopravce závisí mimo jiné na dopravních nákladech, firma zváží všechny možné varianty. V případě nabídky nejmenovaného plavebního podniku se nejedná o komplexní službu, proto exportující firma zjišťuje zbývající náklady na přepravu zboží do přístavu a na překlad v přístavu, kdy opět zvažuje pouze ty nejvýhodnější (nejméně nákladné) varianty.

Nejméně nákladná přeprava LKW do přístavu Lovosice je nabídnuta za **250 Kč/tuna**.

Nejlevnější překlad dokáže firma zajistit za **55 Kč/tuna**.

Na základě poptávkových a výběrových řízení se firma rozhoduje mezi **dvěma nabídkami**. První nabídka je od společnosti ČSPL, a. s., která zajistí komplexní dopravu i překlad. Druhou nabídkou je zajištění přepravy třemi různými subjekty (přeprava LKW z východních Čech do přístavu Lovosice, zajištění překladi v Lovosicích a lodní doprava nejmenovaného plavebního podniku do přístavu Hamburk).⁵⁷

⁵⁷ Téma: Výběr dopravce. Informace poskytl Pavel Hamalčík, obchodní ředitel ČSPL, a. s. Děčín, 27. února 2012.

Tab. 8 - Nabídky dopravců

Podniky	Návoz do přístavu LKW	Překlad	Vodní doprava	Celkem Kč/tuna
ČSPL, a. s.				675
Poskytovatelé dílčích služeb	250	55	380	685

Zdroj: Vlastní

Firma exportující agrární komodity vyhodnotí cenové nabídky a vzhledem k nákladům, komplexnosti a jednoduchosti zajištění obchodního případu se rozhodne pro společnost ČSPL, a. s. Navíc jakožto vývozce agrárních komodit zná problematiku vodní dopravy s ohledem na vývoj vodních stavů a ví, že v období měsíce června proběhne přeprava z Děčína bez komplikací. ČSPL, a. s. je tedy pro tento obchodní případ ideální zprostředkovatel dopravy (zasílatel).

Exportní podnik (příkazce) zaplatí ČSPL, a. s. jako zasílatele, který má odpovědnost za všechna rizika vyplývající z realizace celého dopravního procesu.⁵⁸

4.5 ČSPL, a. s.

ČSPL, a. s. v tomto případě vystupuje jako zasílatel, který je pověřen exportním podnikem (příkazcem) zajistit komplexní logistické služby a uzavírá s ním **zasílatelskou smlouvu**. Pro vodní dopravu vystupuje jako dopravce, kdy zajišťuje dopravu do Hamburku, aby zboží bylo doručeno příjemci. Ve vztahu k zajištění LKW vystupuje ČSPL jako příkazce.

Vodní provoz a plavba mají velmi dlouhou historii. První myšlenka volné plavby vznikla v roce 1648, avšak nebyla respektována a mnohými nepochopena. Až rokem 1821 došlo k dohodě, kdy byly zrušeny veškeré celní poplatky, a stanovila se jednotná lodní dávka.

⁵⁸ Téma: Výběr dopravce. Informace poskytl Pavel Hamalčík, obchodní ředitel ČSPL, a. s. Děčín, 27. února 2012.

Plavební ponor byl tehdy malý, ale již okolo roku 1900 byl požadován 140 cm na Vltavu a 150 cm na Labe. 1899 začaly vznikat jezy dle potřeb. V letech 1975 – 1977 se začaly jezy a plavební komory mezi Mělníkem a Chvaleticemi modernizovat a plavební dráha zde byla prohloubena a rozšířena. Pod Střekovem bylo Labe regulováno bagrováním a výstavbou podélných a příčných hrází, což se však vzhledem k nízkým průtokům v některých letech ukázalo jako nedostačující.

1. 1. 1949 následovalo znárodnění a pokračovala činnost plavební společnosti pod názvem národní podnik Československá plavba labská. K 1. 7. 1952 došlo ke sloučení podniků a vznikla Československá plavba labsko-oderská, národní podnik. V roce 1957 byly ČSPL odňaty spediční úkony a převedeny na Čechofracht.

Po roce 1989 následovalo období privatizace a to u ČSPL, a.s. vyvrcholilo dne 5. 5. 1992, kdy byla založena novou registrací Československá plavba labská, a.s. (ČSPL, a.s.), která již nevlastnila přístavy Ústí nad Labem, Mělník a ani Prahu a Kolín. V konkurzu byly rozprodány staré Československé plavby labské, a. s. po jednotlivých funkčních částech podniku. Hlavní činnost, to je provozování říční nákladní dopravy převážně do zahraničí, koupila a dne 21. 10. 2002 zaregistrovala pod názvem ČSPL, a. s., společnost ARGO Internationale Spedition, s. r. o. patřící do skupiny AFG holding.

Společnost ČSPL, a. s. má dnes celkem 205 zaměstnanců a 73 jednotek plavidel s tonáží 51 377 tun a 20 984 kW. Jejimi plavidly jsou dnes pravidelně najížděny námořní přístavy Severního moře, Baltského moře a vnitrozemské přístavy Německa, Nizozemí, Belgie, Švýcarska a Francie.⁵⁹

⁵⁹ ČSPL, a. s. [online], Úvod [vid. 15. března 2012]. Dostupné z: <http://www.argogroup.cz/skupina-argo/spolecnosti-ve-skupine/csplas.htm>

4.5.1 Služby poskytované ČSPL, a. s.

- zabezpečuje zahraniční a vnitrostátní přepravy na všech evropských vodních cestách (hromadných substrátů, kontejnerů, těžkých a nadrozměrných kusů)
- nabízí spediční a logistické služby v oblasti říčních a námořních přeprav
- spediční a logistické služby v oblasti železniční a silniční dopravy
- nabízí skladování v plavidlech
- pronajímá plavidla trakční i nákladní
- zajišťuje lodní posádky a lodivody
- nabízí služby plovoucích jeřábů
- služby vlečných a tlačných remorkérů
- opravuje plavidla plovoucími dílnami
- opravy lodních mechanismů, motorů, lodních systémů⁶⁰

4.6 Realizace zakázky exportního podniku prostřednictvím ČSPL, a. s.

K realizaci zakázky na přepravu 1 000 tun potravinářské pšenice je ČSPL, a. s. vhodný dopravce. Zabývá se logistikou, sjednává přepravu, a to – import, export, ale také přepravy mezi státy EU. Konkrétně přepravu krmiv a zemědělských produktů (jen nebalené sypké zboží). Zajišťuje dopravu lodní – říční v EU, avšak může logisticky zajistit i přepravu silniční, najímá si i jiné dopravce. Se všemi stranami, se kterými pravidelně obchoduje, má zajištěné kontrakty a k nim smlouvy.

K dopravě nejčastěji využívá vlastních plavidel, která má v dlouhodobém pronájmu, či na leasing. Sanitace plavidel je zajištěna díky certifikátu **GMP B 4.3** (verifikaci), který určuje dopravní prostředek jako hygienicky vhodný pro přepravu zboží. Tento certifikát musí mít každé plavidlo, které si společnost na přepravu najme. S dopravci má zajištěné smlouvy a kopie verifikace. Průměrné množství přepravených krmiv a zemědělských produktů je za rok přibližně 393 000 tun.

⁶⁰ ČSPL, a. s. [online], Služby [vid. 15. března 2012]. Dostupné z: <http://www.argogroup.cz/skupina-argo/spolecnosti-ve-skupine/csplas.htm>

Plavidla jsou nakládána jedním druhem zboží. Jakmile však není naplněn celý nákladní prostor, mohou být plavidla naložena i zbožím jiné firmy. Poté je ale vždy zboží odděleno a označeno.

Při přepravě krmiv a zemědělských produktů musí být dodrženy zásady požadované zákonem č. 91/1996 Sb. o krmivech v platném znění a zásady **GMP + B 4.2** a společnost najímá k přepravě jen verifikovaná plavidla, tedy **GMP B 4.3**. Dále je ČSPL, a. s. držitelem **certifikátu ISO 9001**.

Společnost dostává od klientů specifikaci zboží (zařazení) společně s požadavky na přepravu a objednávkou. Součástí jsou také specifické podmínky přepravy. Každé plavidlo se sleduje, sledovatelnost je dána datem nakládky, místem nakládky a vykládky, číslem plavidla a jménem dodavatele a odběratele. Předpokládá se, že zbožím jsou zemědělské produkty, či krmiva přímo použitelná, nebo určená k dalšímu zpracování. Krmiva a zemědělské produkty se uvádí do oběhu z hlediska posouzení zdravotní nezávadnosti a povinností vyplývajících z ustanovení platných právních předpisů.

Do oběhu tedy musí být uváděny suroviny, které:

- jsou bezpečné podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 178/2002, tento předpis stanoví i požadavky na posuzování bezpečnosti produktů
- jsou zdravé, nefalšované, obchodovatelné jakosti, a tím nesmí představovat riziko pro zdraví lidí nebo zvířat nebo pro životní prostředí
- neobsahují chemické nečistoty, pomocné látky, případně příslušné doplňkové látky pocházející z výrobního postupu
- nesmí obsahovat cizí příměsi, např. kousky kovu, dřeva apod.⁶¹

⁶¹ Téma: Přeprava krmiv. Informace poskytl Pavel Hamalčík, obchodní ředitel ČSPL, a. s. Děčín, 27. února 2012

Zprostředkovatel služeb přepravy krmiv, je povinen:

- být registrován na Ministerstvu zemědělství (registrované subjekty lze najít na webových stránkách Mze – Věstník ÚKZUZ; pokud je zboží výhradně rostlinného původu, registrace není zatím povinná)
- musí zajistit sledovanost jednotlivých dodávek po dobu 5 let
- musí mít k dispozici záznamy o sanitace a o nákladu po dobu 3 let

Dále je nutné dodržovat bezpodmínečně nutné požadavky dané normou GMP + B 4.2.

ČSPL, a. s. realizuje zakázku prostřednictvím kamionové dopravy, překlady a vodní dopravy.

4.7 Kamionová doprava (LKW)

Nakládka kamionů je zajištěna na základě dispozic ČSPL, a. s. (příkazce), který zajistí kapacitu a dopravce v systému GMP, se kterým uzavírá **smlouvu o přepravě věci**. Zboží má být naloženo v sídle exportní firmy ve východních Čechách a dopraveno do přístavu Děčín, je třeba ho naložit do kamionů se sklopnými návěsy. Přičemž k přepravě 1 000 tun potravinářské pšenice bude zapotřebí **40 LKW** se sklopnými návěsy, jeden má nosnost 25 tun. Kamiony musí být certifikovány systémem dle normy **GMP B 4.1**, který je nezbytnou podmínkou, bez níž nelze uvedenou komoditu přepravit. Řidiči musí být speciálně školeni na obsluhu v systému GMP B 4.1, dále na bezpečné a správné zacházení s přepravovanými komoditami.

Ložné plochy musí být čisté, pro přepravu v systému GMP, je to zásadní předpoklad kvalitně odvedené práce.

Kamiony obdrží v místě nakládky „vážní lístek“, který dokládá hmotnost naloženého zboží. Ten následně předloží v přístavu překládky do říčního plavidla.⁶²

⁶² Téma: Zajištění LKW. Informace poskytl Pavel Hamalčík, obchodní ředitel ČSPL, a. s. Děčín, 27. února 2012

4.8 Překlad

Při příjezdu do přístavu Děčín řidič kamionu nahlásí SPZ a proběhne kontrolní vážení kamionu s nákladem na certifikované váze provozované přístavním zařízením. Tato zjištěná váha je stvrzena vystavením „vážního lístku“.

Vážní lístek obsahuje tyto údaje:

- místo nakládky
- datum nakládky
- odběratel zboží (exportní podnik)
- SPZ dopravního prostředku
- Váha Brutto, Tára a Netto

V Děčíně dojde k přeložení z nákladních kamionů do plavidla v daném čase, podle překladních podmínek Česko-saských přístavů, s. r. o. (ČSP).⁶³

4.8.1 Překladní smlouva

Objednavatel překladu, kterým je obvykle zasílatel, rejdař, nebo majitel zboží, uzavře s přístavem překladní smlouvu, která musí obsahovat:

- název a sídlo provozovatele překladu a označení přístavu, ve kterém má být požadovaný překlad proveden
- název a sídlo objednavatele překladu a jméno fyzické osoby, která překlad objednává
- označení zboží, které má být překládáno, jeho množství
- požadovaný překladní úkon
- ostatní identifikační údaje, které se vztahují ke zboží (např. čísla aut, jména plavidel)
- požadovaný, sjednaný termín překladu
- datum uzavření překladní smlouvy

⁶³ *Překladní a skladovací podmínky*. Česko-saské přístavy, s. r. o., 2004.

Přístav přejímá zboží podle váhy stanovené vážením na úředně přezkoušené váze kolejové nebo silniční, kterou obsluhuje úředně přezkoušený a oprávněný pracovník přístavu (vážný).

Při exportní přepravě volně loženého zboží po vodě platí, že přístav odpovídá za váhový rozdíl mezi váhou zjištěnou vážením na úředně přezkoušené váze kolejové nebo silniční při převzetí zboží v přístavu, a mezi váhou zjištěnou nezávislou pověřenou organizací měřením ponoru před nakládkou a po nakládce. V tomto případě odpovídá přístav pouze za rozdíl, který je větší než 1 % z váhy určené vážením bez ohledu na počet manipulací (překladů) a dobu skladování.

4.8.2 Překladní manipulace

Překladními manipulacemi se rozumí souhrn mechanizovaných a ručních úkonů, které jsou potřebné k přemístění zboží v oblasti přístavu. Každý technologicky ucelený souhrn překladních úkonů lze zařadit buď do skupiny „přímý překlad“, nebo do skupiny „nepřímý překlad“. Přímým překladem se rozumí přemístění zboží z jednoho dopravního prostředku do druhého, aniž bylo uloženo do skladu, na rampu, nebo na manipulační plochu. Nepřímým překladem se rozumí přemístění zboží z dopravního prostředku a jeho uložení ve skladu, na rampě, nebo na manipulační (skladové) ploše. V tomto případě se jedná o přímý překlad z kamionů do plavidla, jemuž předchází kontrolní vážení.⁶⁴

4.8.3 Účtování překladného

Překladné je účtováno zásadně dle hmotnosti či množství udaného objednatelem překladu v Příkazu k překladu. Pokud je však po skončení nebo v průběhu manipulace zjištěna vyšší hmotnost nebo množství, bude vyúčtováno dle hmotnosti nebo množství skutečně zajištěného. Při zúčtování se hmotnost zaokrouhluje na celé tuny nahoru.⁶⁵

⁶⁴ *Smluvní přepravní podmínky*. Děčín: ČSPL, a. s., 2005.

⁶⁵ Tamtéž

Faktury ČSP mají obecnou splatnost 14 kalendářních dní od data uvedeného na faktuře, pokud není s objednatelem předem dohodnuta splatnost odlišně. V případě prodlení objednatele s úhradou faktury je tento povinen zaplatit ČSP smluvní pokutu ve výši 0,05 % z dlužné částky za každý den prodlení. V případě prodlení delšího 30 dnů se sazba smluvní pokuty zvyšuje na 0,1 % za každý den prodlení.

4.8.4 Nakládací doby plavidla v přístavu

Nakládací doba každého jednotlivého plavidla (určeného číslem, jménem, nebo jiným způsobem označeného) v přístavu se počítá od 06.30 nebo od 14. hodiny (je-li sjednán překlad i v noční směně, je počátkem nakládací nebo vykládací doby v přístavu 21. hodina) nejdříve následující směny po sjednaném začátku nakládky nebo vykládky. Nakládacím dnem se rozumí doba dvou po sobě následujících směn v sobě od 06.30 do 21 hodin (znamená to, že jeden nakládací půlden je 7 hodin, resp. doba jedné směny).

Je-li však sjednána nakládka nebo vykládka i v době od 21 do 06.30 hodin, platí i tato noční směna jako nakládací půlden. Nakládací doba v přístavu neplyne v neděli a ve svátek, není-li oboustranně ujednáno jinak. Nakládací doba v přístavu plyne bez ohledu na povětrnostní podmínky (déšť, sníh, apod.), není-li mezi smluvními stranami ujednáno jinak, nebo nebrání-li tomu příkazy objednavatele s ohledem na charakter zboží a možnost jeho poškození. Výjimku tvoří silný vítr, který ohrožuje bezpečnost práce. Přístav (mistr překlada, předák překlada) vede Záznam o nakládce plavidla, ten zachycuje celou dobu nakládky v přístavu a je zejména podkladem pro výpočet překročení doby nakládky. Základní nakládací doba v přístavu je do 1 000 tun **1,5 dne**.⁶⁶

⁶⁶ *Smluvní přepravní podmínky*. Děčín: ČSPL, a. s., 2005.

Tab. 9 - Nakládací a vykládací doba plavidel pro volně ložené zboží

Váha zásilky v tunách		Nakládací (vykládací) doba (dny)
	do 300	0,5
od 301	do 600	1
od 601	do 1 000	1,5
od 1 001	do 1 500	2

Zdroj: Překladní a skladovací podmínky Česko-saských přístavů, s. r. o.

4.8.5 Překlad „kamion-voda“

Objednavatel překladu sjedná s odesílatelem (exportující podnik) odeslání zboží kamionem tak, aby zboží bylo v daném přístavu k dispozici v dohodnutém termínu, tj. v dohodnutý den a směně, ve které je přistaveno plavidlo. Jednotlivé kamiony by měly dojíždět průběžně v cca třicetiminutových intervalech během dané směny a v počtu, který odpovídá směnovému výkonu, resp. nakládacím lhůtám plavidla.

Nedojde-li zboží k překladu do přístavu v dojednaném termínu a je-li překročena volná nakládací lhůta plavidla 1,5 dne, je rejdař oprávněn požadovat na objednateli překladu zdržné, které činí u 1 000 tun 9 739 Kč.

Nedojde-li zboží k překladu do přístavu v dojednaném termínu, nebo v rámci směny dobíhá nerovnoměrně, je přístav oprávněn vyúčtovat objednavateli překladu smluvní pokutu ve výši 1 500 Kč za každou hodinu prostojů překladní čety a mechanismů, maximálně 10 000 Kč za směnu.

Vzhledem k užívané překladní technologii vykládky sypaných substrátů z kamionu do plavidla (skluz, překlad přes volno plochu), není předpoklad vzniku zdržného kamionu při vykládce.⁶⁷

⁶⁷ Smluvní přepravní podmínky. Děčín: ČSPL, a. s., 2005.

4.9 Přebzetí zboží do plavidla

Přebzetí zboží do plavidla probíhá na základě Přepravních podmínek ČSPL, a. s., které upravují otázky spojené s vodní dopravou, zejména předpoklady uzavření smlouvy o přepravě věci mezi ČSPL a přepravcem a dále práva, povinnosti, odpovědnost ČSPL a přepravci při přepravě kusového či volně loženého zboží, pokud tato práva, povinnosti a odpovědnost ČSPL a přepravce neupravuje smlouva o přepravě věci. Zvláštní ujednání ve smlouvě mají přednost před zněním těchto Přepravních podmínek.

Přepravce (odesílatel nebo objednatel přepravy) znamená osobu, s níž, pro níž nebo jejímž jménem byla s ČSPL uzavřena smlouva o přepravě zboží. V tomto konkrétním případě se jedná o exportující podnik z východních Čech.

Přepravné znamená dovozní/dopravné a poplatky doplňující (mostní, správní, přístavní), jakož i další poplatky (nízkovodní přírážka, zdržné) k dovoznímu/dopravnému ve smyslu ustanovení těchto Přepravních podmínek a v souvislosti s provedením přepravy zboží.

Příjemce znamená osobu, která je oprávněna k převzetí zboží. V tomto konkrétním případě objednavatel zboží z Hamburku.

ČSPL přejímá zboží od odesílatele (exportního podniku) podle váhy stanovené vážením na úředně přezkoušené váze kolejové, silniční, nebo pasové, kterou obsluhuje úředně přezkoušený a oprávněný pracovník (vážný), kdy tato váha musí být v dostupné blízkosti plavidla, aby ČSPL měl možnost kontroly před vážením i kontroly v průběhu vážení. V případě, že není dojednáno výslovně jinak, má se za to, že sypké substráty nebo hromadné zboží je přebráno podle váhy, která je udaná odesílatelem.

Nakládka zboží do plavidla musí být provedena s odbornou péčí, aby zboží bylo v nákladním prostoru plavidla řádně roztříděno a uloženo, aniž by došlo k jeho poškození nebo k poškození plavidla či ostatního zboží. Veškeré náklady za naložení zboží a jeho uložení do plavidla jdou na vrub odesílatele, který odpovídá i za poškození lodi nebo ostatního nákladu během nakládky a v souvislosti s ní.

Odesílatel je povinen nejpozději při převzetí zboží ČSPL předat ČSPL všechny údaje, které jsou potřebné k přepravě, zejména zapsat v přepravních dokladech zboží i obal způsobem v přepravě obvyklým, zajistit označení zboží, které vydrží až do konce cesty, udat druh, stav, kvalitu, případně nebezpečnost, jakož i hmotnost a předat ČSPL potřebné průvodní doklady a zvláště ty, které jsou vyžadovány přístavními, celními, zdravotními nebo jinými předpisy. Odesílatel odpovídá za všechny škody a náklady, které vzniknou ČSPL v důsledku nesprávných nebo neúplných údajů v přepravních nebo jiných průvodních dokladech nebo v důsledku jejich opožděného předání jakož i nedostatečného balení a označení.

Neuvede-li odesílatel v přepravní listině nebo ve svých dispozicích písemně jinak, má se za to, že přepravované zboží nepotřebuje po dobu přepravy žádné zvláštní nakládání.⁶⁸

ČSPL se zavazuje nakládat zboží, jehož povaha to dle dispozic odesílatele vyžaduje, do čistého a suchého lodního prostoru. Nakládací prostor bude vyčištěn dle povahy předešlých nákladů zboží. A to buď suchým čištěním, nebo pokud to bude třeba, čištěním vodou. Eventuelně vodou a čisticími prostředky, popř. bude desinfikován.

Při nakládkách agrárních komodit, je-li to objednavatelem požadováno, nechá ČSPL na náklady objednavatele schválit kvalitu vyčištění lodního prostoru místním kontrolním orgánem, který vystaví Certifikát LCI (Load Compartment Inspection).

Na žádost objednatele ČSPL vystaví objednavateli vždy potvrzení o třech předchozích nakládkách, přičemž poslední nakládka bude uvedena jako první.

Při vlastní přepravě je ČSPL povinna předcházet znečištění zboží, což potravinářské produkty vyžadují, s nežádoucími látkami a produkty.

⁶⁸ *Smluvní přepravní podmínky*. Děčín: ČSPL, a. s., 2005.

4.9.1 Vystavení přepravních dokladů

Ve smyslu převzatého množství z LKW v přístavu se vystaví příslušné přepravní listiny. Smlouva o přepravě je uzavřena převzetím zboží ČSPL k přepravě a potvrzením přijetí zboží k přepravě v **nákladním listu ČSPL** (Příloha A). Řádně vyplněný nákladní list potvrzený ČSPL je dokladem o uzavření smlouvy o přepravě. Za splnění právních předpisů souvisejících s přepravou zboží před předáním zboží k přepravě odpovídá odesílatel (exportní podnik).⁶⁹

Přepravní listinou ve vnitrostátní přepravě i přepravě se zahraničím je nákladní list (NL). Kromě svého označení obsahuje zejména:

- jméno, bydliště, sídlo nebo pobyt ČSPL a odesílatele
- příjemce zboží
- název nebo číslo plavidla, bylo-li zboží přijato na palubu
- přístav nakládky nebo místo převzetí a přístav vykládky nebo místo dodání
- označení druhů zboží a způsob balení, popřípadě označení nebezpečných věcí
- rozměry, počet, hmotnost, značka zboží
- listiny přiložené odesílatelem a seznam příloh
- údaj, zda se jedná o originál či kopii
- místo a datum uzavření smlouvy
- sjednaný termín doplutí a sjednaná ustanovení o přepravném

Přepravce je povinen řádně vyplnit nákladní list a odesílatel odpovídá za správnost a úplnost údajů. Originál nákladního listu doprovází zboží až k příjemci a potvrzený druhopis obdrží odesílatel.

⁶⁹ *Smluvní přepravní podmínky*. Děčín: ČSPL, a. s., 2005.

Při přepravě se zahraničím může být na návrh odesilatele místo nákladního listu (NL) vydán ČSPL na naložené a k přepravě přijaté zboží náložný list (B/L). Odesílatel je povinen řádně vyplnit návrh na vydání náložného listu (B/L) ve všech jeho částech, jejichž vyplnění přísluší odesílateli. Odesílatel odpovídá za správnost všech údajů a prohlášení, která zapsal do návrhu náložného listu (B/L) a odpovídá za všechny následky, jsou-li tyto údaje a prohlášení nesprávné, nepřesné, nebo neúplné.⁷⁰

Náložný list (B/L) je listina, s níž je spojeno právo požadovat na ČSPL vydání zásilky v souladu s obsahem této listiny. ČSPL je povinen zásilku vydat osobě oprávněné podle náložného listu (B/L), jestliže mu tato osoba předloží originál náložného listu (B/L) a potvrzuje na něm převzetí zásilky. Náložný list je cenným papírem. Může být vystaven na jméno, na doručitele nebo na řad. Zní-li na doručitele nebo na řad, je odesílatel povinen uvést jméno a adresu k ohlášení. Je-li náložný list vystaven na doručitele nebo na řad, není ČSPL povinen ověřovat totožnost příjemce zboží; u náložného listu (B/L) na řad je však povinen zkontrolovat nepřerušenosť řady rubopisů.

ČSPL je oprávněn uplatnit v přepravní listině výhrady, týkající se rozměrů, počtu, váhy a stavu zboží. Neuplatní-li ČSPL tyto výhrady, předpokládá se, že zboží bylo po vnější stránce v dobrém stavu.

Neexistencí přepravní listiny nebo skutečností, že není úplná, nebude dotčena platnost smlouvy o přepravě, není-li prokázán opak.⁷¹

4.9.2 Cesta po Labi do Hamburku

Plavidlo při plavbě z Děčína do Hamburku proplová důležitými říčními přístavy, jakými jsou například Drážďany, K. Wittenberg, Magdeburg, Wittenberge, Geesthacht. Tyto přístavy leží celkem na devíti samostatných plavebních úsecích, kterým se musí přizpůsobit i nakládka ponoru plavidel již v přístavech na českém regulovaném úseku Labe. Přístav Magdeburg je pro labskou plavbu významný svým napojením na Středozemní kanál (Mitte-Land-Kanal), kterým se Labské přístavy propojují s ostatními námořními přístavy mimo Labe, jako například Bremen, Rotterdam, Amsterdam atd.

⁷⁰ *Smluvní přepravní podmínky*. Děčín: ČSPL, a. s., 2005.

⁷¹ *Smluvní přepravní podmínky*. Děčín: ČSPL, a. s., 2005.

Jediná plavební komora mezi Děčínem a Hamburkem se nachází v Geesthacht. Toto vodní dílo zajišťuje vyrovnaní rozdílu hladin při přílivu a odlivu v cca třicet kilometrů vzdáleném přístavu Hamburk.

4.9.3 Dodací lhůta

Dodací lhůta je doba od převzetí zboží ČSPL od odesílatele do ohlášení příjemci, že zboží je připraveno k předání v přístavu určení. Dodací lhůta se počítá v kalendářních dnech. Den převzetí zboží ČSPL se do dodací lhůty nepočítá. Dodací lhůta běží ode dne následujícího po dni převzetí zboží ČSPL a končí dnem ohlášení příjemci o připravenosti zboží k předání (k vykládce).

Základní dodací lhůta se stanoví dle Převravních podmínek, kdy záleží na období, kdy je zboží přepravováno.⁷²

Tab. 10 - Základní dodací lhůty

Období	15. 4. – 15. 9.				16. 9. – 14. 4.			
Směr	Tam		Zpět		Tam		Zpět	
Relace plavidlo	MNL	TČ, VČ	MNL	TČ, VČ	MNL	TČ, VČ	MNL	TČ, VČ
DĚČÍN -	Počet dní							
- Aken	2	3	3	5	3	4	4	5
- Amsterdam	11		13		12		14	
- Antwerpen	12		14		13		15	
- Berlin	4	5	5	6	5	6	6	7
- Bremen	7	8	8	9	8	9	9	10
- Dortmund	8	9	9	10	9	10	10	11
- Dresden	1	2	1	2	1	2	2	2
- Hamburg	5	6	7	9	6	7	8	10
- Hannover	5	6	7	8	6	7	8	9
- Lübeck	6		8		7		9	
- Rotterdam	11		13		12		14	

Zdroj: Smluvní přepravní podmínky ČSPL, a. s.

MNL = motorová nákladní loď
TČ = tlačný člun
VČ = vlečný člun

⁷² Smluvní přepravní podmínky. Děčín: ČSPL, a. s., 2005.

Zboží má být doručeno v měsíci červnu, jedná se o **směr Děčín – Hamburk**, tudíž cesta bude trvat **5 dní**.

Stanovená nebo sjednaná dodací lhůta – datum – znamená, že v tento den musí plavidlo doplout do cílového přístavu včas, aby mohlo být následující den přistaveno k vykládce. Dřívější dojezd plavidla nezakládá ČSPL právo na zdržné za nevykládku plavidla ve dnech náležejících do sjednané dodací lhůty.

Překročí-li ČSPL stanovenou nebo sjednanou dodací lhůtu, má odesílatel právo vyúčtovat mu za každý i započatý den překročení částku ve výši 3 % sjednaného dovozného. Takto stanovená náhrada má charakter smluvní pokuty. Náhrada škody vzniklé nedodržením dodací lhůty nesmí přesáhnout sjednané dovozného.

4.9.4 Odpovědnost

ČSPL odpovídá za škodu vzniklou ztrátou nebo poškozením zboží od jeho převzetí od odesílatele do jeho vydání příjemci nebo překročením dodací lhůty ledaže ji nebyl schopen odvrátit ani při vynaložení odborné péče. Dále je ČSPL povinen ihned podat odesílateli zprávu o škodě na zboží vzniklé do jejího předání příjemci. Nabyt-li právo na vydání zboží příjemce, je ČSPL povinen podat tuto zprávu příjemci. Hrozí-li bezprostředně podstatná škoda na zboží a není-li čas si vyžádat pokyny odesílatele nebo prodlévá-li odesílatel s takovými pokyny, může ČSPL zboží vhodným způsobem prodat na účet odesílatele.

Jestliže je ČSPL povinen poskytnout náhradu, je povinen nahradit při ztrátě zboží hodnotu, kterou zboží mělo v době předání v místě nakládky. ČSPL neodpovídá za nepřímé a následné škody.

V případě potravinářské pšenice ČSPL odpovídá jen za tu část ztráty na váze, která přesahuje 0,5 %.

4.9.5 Reklamacce ze smlouvy o přepravě

Poškození, vady a zjištěný úbytek zboží uplatní oprávněný již při přejímání zboží při vykládce, je-li škoda zjevná a patrná. Jestliže škoda není zjevná a patrná, musí ji oprávněný uplatnit nejpozději sedmý kalendářní den po převzetí zboží.⁷³

Podkladem pro uplatnění nároku na náhradu škody je zápis, který sepíše zástupci oprávněného a ČSPL buď v den vykládky, nebo nejpozději třetí kalendářní den po převzetí zboží (také „Zjišťovací zápis“). Uplatní-li oprávněný nárok na náhradu škody, musí podepsaný zjišťovací zápis k uplatnění nároku na náhradu škody přiložit. Při úplné ztrátě zásilky si musí oprávněný vyžádat sepsání zjišťovacího zápisu nejpozději jeden měsíc po uplynutí sjednané dodací lhůty.

ČSPL i oprávněný mají právo zhotovit na vlastní náklady nezbytnou fotodokumentaci, a požadovat její přeložení ke zjišťovacímu zápisu. Součástí zjišťovacího zápisu se však mohou stát jen snímky, které jsou v podepsaném zjišťovacím zápisu uvedeny jako jeho součást – příloha.

Oprávněný uplatní u ČSPL nárok na náhradu škody při úplné nebo částečné ztrátě nebo poškození zboží, a při překročení sjednané dodací lhůty; kromě písemného odůvodnění nároku předloží žádající oprávněný:

- originál nákladního listu nebo jeho druhopis, nebo originál náložního listu
- zjišťovací zápis s případnými přílohami
- doklad o úhradě přepravného
- doklad o ceně zboží, nebo doklad o výši nákladů souvisejících s opravou poškozené zásilky, pokud je výše škody v době uplatnění nároku známa

ČSPL rozhodne o uplatněném nároku na náhradu škody do třech měsíců ode dne předložení žádosti, případně do třech měsíců ode dne, kdy byla žádost doplněna o stanovené doklady.

⁷³ *Smluvní přepravní podmínky*. Děčín: ČSPL, a. s., 2005.

Veškeré nároky vůči ČSPL se promlčují, nejsou-li uplatněny nejpozději jeden rok ode dne, kdy zboží bylo nebo mělo být dodáno příjemci.⁷⁴

4.9.6 Společná havárie

Společnou havárií se rozumějí škody, které vzniknou tím, že se úmyslně a účelně učiní mimořádné oběti nebo výdaje pro záchranu majetkových hodnot ze společného nebezpečí. Do společné havárie patří též škody, které jsou přímým následkem úkonu společné havárie. Ve společné havárii se však nehradí škody, které jsou v okamžiku úkonu společné havárie nevyhnutelné nebo které by, i kdyby takového úkonu nebyl, nevyhnutelně nastaly před ukončením podniknutí, ledaže příčinou nevyhnutelnosti škody bylo nebezpečí hrozící celému podnikání. Společná havárie se rozvrhuje mezi plavidlo, dopravné a náklad poměrně podle jejich hodnoty.

Společnou havárií jsou zejména:

- škody vzniklé svržením nákladu nebo lodního příslušenství, odříznutím kotev, řetězů a lan, a škody způsobené plavidlu nebo nákladu v souvislosti s tím
- škody způsobené plavidlu nebo nákladu záměrným najetím plavidla na mělčinu proto, aby se plavidlo nepotopilo nebo záměrným potopením proto, aby byl uhašen požár, jakož i výdaje a škody vzniklé odtahováním nebo zdviháním plavidla
- poškození strojů, vzniklé úsilím o uvolnění uvázlého plavidla
- mimořádné výdaje spojené s překladem nákladu z plavidla na odlehčovací plavidlo, s nájmem odlehčovacího plavidla a s opětovým překladem do plavidla, jakož i škody, které přitom nastaly na plavidle nebo nákladu
- výdaje spojené se zdviháním plavidla s nákladem, potopilo-li se plavidlo nehodou, jakož i škody na plavidle nebo nákladu následkem vyzdvižení, záměrně způsobené

⁷⁴ *Smluvní přepravní podmínky*. Děčín: ČSPL, a. s., 2005.

- výdaje spojené se získáním pomoci jiných plavidel, jakož i škody způsobené plavidlu nebo nákladu takovou pomocí, dále též škody způsobené plavidlu pomáhajícímu, pokud vzniknou na místě pomoci bezprostředně při pomocném výkonu a jeho následkem
- výdaje spojené s veplutím do přístavu útočiště k záchraně před zámrazou, při nízkém vodním stavu, nebo při povodňovém stavu vody, včetně výdajů za hlídání naloženého plavidla, i za jeho vyplutí
- uvolní-li se uvázané plavidlo silou vlastních strojů, patří do společné havárie též odměna za mimořádné vypětí strojů a za zvýšenou spotřebu pohonných látek

Za společnou havárii se nepokládají škody a výdaje způsobené:

- zdržením za cesty nebo po jejím skončení
- přerušením cesty mimo případ záchrany před zámrazou nebo při povodňovém stavu vody a přetěžováním strojů plovoucího plavidla

4.9.7 Placení přepravného

Přepravné hradí odesílatel, nedohodne-li se ČSPL jinak. Přepravné se účtuje, není-li jiného ujednání, podle brutto váhy, vždy však podle údajů zapsaných do přepravních dokladů. Základní jednotkou tarifní váhy je 1 tuna. Nárok na přepravné a oprávnění vystavit fakturu vzniká (daňový doklad) vzniká ČSPL u přepravy vnitrostátní dnem doplutí plavidla do přístavu určení a u přepravy mezinárodní dnem vystavení přepravní listiny. Není-li ujednáno jinak, je faktura splatná do 14 dnů ode dne doručení plátcí. ČSPL jako zasílatel účtuje příkazci (odesílateli – exportujícímu podniku) sjednanou částku 675 Kč/tunu – 675 000 Kč.⁷⁵

⁷⁵ *Smluvní přepravní podmínky*. Děčín: ČSPL, a. s., 2005.

4.10 Předání zboží příjemci

Dle Převravních podmínek ČSPL je zboží předáno příjemci na sjednaném místě, kterým je obvykle nákladní prostor plavidla v určeném přístavu vykládky (Hamburk). Příjemce přejímá zboží od ČSPL podle váhy udané odesilatelem na nákladním listu.

Určení množství zboží, které je převzato od odesilatele a určení množství zboží předaného příjemci, musí být spolu v souladu. Příjemce proto nemůže bez souhlasu ČSPL požadovat jiný způsob určení množství zboží při převzetí od ČSPL, než byl použit ČSPL při převzetí od odesilatele. Liší-li se způsob určení množství zboží převzatého ČSPL od odesilatele od způsobu určení množství zboží převzatého příjemcem od ČSPL, nelze uplatnit nárok na náhradu za chybějící množství.

Vykládka zboží musí být provedena s odbornou péčí, aby nebylo poškozeno ani zboží, ani loď. Dodací parita FOB stanovuje, že prodávající (odesílatel) je povinen dodat zboží na palubu lodi jmenované kupujícím (příjemcem) v určeném přístavu. Proávající je povinen dodat zboží ve sjednaném datu a lhůtě způsobem obvyklým v přístavu. Proávající nese veškeré riziko za poškození zboží a ztráty do dodání zboží na palubu, kdy od té doby přechází rizika na kupujícího.

Příjemce potvrzuje přijetí zboží podpisem nákladního listu.

V regionu vykládky musí být plavidlo opět připraveno k nákladu v režimu GMP, aby bylo schopné přepravit nové zboží do dalšího místa určení.⁷⁶

⁷⁶ *Smluvní přepravní podmínky*. Děčín: ČSPL, a. s., 2005.

4.11 Rekapitulace obchodního případu

- exportní podnik z východních Čech reaguje na poptávku 1 000 tun potravinářské pšenice na paritě FOB Hamburk dodáním zboží
- exportní podnik (příkazce) pověří ČSPL (zasilatele), aby zajistil přepravu
- ČSPL, a. s. zajistí přepravu LKW z východních Čech do přístavu Děčín
- v Děčíně dojde k překladi z LKW do lodi na základě Česko-saských překladičních podmínek, kdy doba překladi nesmí překročit 1,5 dne
- z Děčína ČSPL, a. s. vystupuje jako dopravce, zboží přepraví lodí do Hamburku, které musí být dovezeno dle dodacích lhůt ČSPL, a. s. během 5 dní a předáno příjemci
- celkové náklady na přepravu z východních Čech do Hamburku činí 675 000 Kč

5 Význam vodní dopravy

Vzhledem k předchozí kapitole je nutné poznamenat, že obchod by nebyl realizován bez možnosti dopravit zboží po vodě, jelikož poptávka byla zadána dodací doložkou FOB. Proto je na místě vyzdvihnout význam vodní dopravy, díky které dnes ještě mnoho firem realizuje obchod přes hranice státu.

Úvodem je vhodné představit vodní dopravu jako jednu z výrazně nejekologičtějších způsobů dopravy zboží, což potvrdil institut PLANCO v roce 2008. Vodní doprava zatěžuje životní prostředí 4 x méně než železnice a 8 x méně než silniční doprava. Je levnější 2,5 krát než železniční a 6 krát než silniční doprava.

V celé Evropě je vodní doprava vnímána jako nejekologičtější druh a je podporována, čemuž odpovídá i hustá síť stabilních vodních cest, avšak v České republice, díky nebudování stabilní vodní cesty (v úseku cca 40 km z Ústí nad Labem – státní hranice), dochází k maření doposud realizovaných investic na labsko-vltavské vodní cestě v délce cca **270 km s 22 vodními díly** v hodnotě cca 160 miliard Kč.⁷⁷

5.1 Nepostradatelnost vodní cesty Labe

Pro českou ekonomiku je vodní cesta Labe nepostradatelná, je součástí Transevropské sítě vnitrozemských vodních cest EU (TEN), která poskytuje zejména možnost vzájemného propojení mezi průmyslovými regiony a velkými aglomeracemi a jejich spojení s přístavy. Celková délka labské vodní cesty je 3 258 km.

Německo:	Berlín, Drážďany, Norimberk
Česká republika:	Praha, Brno
Rakousko	Vídeň
Slovensko:	Bratislava
Maďarsko:	Ráb, Budapešť
Rumunsko:	Arad, Krajova, Bukurešť, Konstanca
Bulharsko:	Sofia, Plovdiv
Řecko:	Soluň
Turecko:	Omenio, Istanbul

⁷⁷ Téma: Význam vodní dopravy. Informace poskytl Pavel Hamalčík, obchodní ředitel ČSPL, a. s. Děčín
23. února 2012

Tab. 11 - Procentuální rozdělení přepravních objemů

Oblast	Podíl v %
Amsterdam, Rotterdam, Antverpy, Mittellandkanal, Porúří, Brémy	30
Hamburk	55
Ostatní Labe (od Drážďan po Magdeburk a jeho okolí)	15

Zdroj: ČSPL, a. s.

Z následující tabulky je vidět, že největší objem přeprav prochází Hamburkem.

5.2 Význam vodní cesty Labe pro českou ekonomiku

- existence plavby na Labi umožňuje České republice volný přístup k území v přístavu Hamburk (podle článku 363 a 364 Mírové smlouvy Versailleské)
- bez zachování plavby na Labi se Česká republika stane jediným evropským vnitrozemským státem bez volného přístupu k evropským přístavům
- vodní doprava je nejekologičtější druh dopravy a v západní Evropě se díky tomu těší významné podpoře (viz Bílá kniha)
- sekundárním efektem budování vodní cesty je přínos pro obnovitelné energetické zdroje – vodní elektrárny
- labská vodní cesta je významným regulátorem výše dovozného
- vodní doprava je nezastupitelná v některých přepravách (těžké a nadrozměrné zásilky, investiční celky, zboží, u kterého je příjemce/odesílatel vázán na využití vodní dopravy - parita FOB
- vodní doprava a obory, které s ní souvisí, zajišťují cca 2 500 pracovních míst jen v Ústeckém kraji (rejdaři, provozovatelé přístavů, opravárenské a výrobní kapacity)⁷⁸

⁷⁸ Téma: Význam vodní cesty Labe. Informace poskytl Pavel Hamalčík, obchodní ředitel ČSPL, a. s. Děčín 23. února 2012

5.2.1 Regulátor dovozného



Obr. 2 - Motorová nákladní loď MNL 11 600

Zdroj: ČSPL, a. s.

Jedna taková motorová nákladní loď přepraví takové množství zboží, které by muselo přepravit 40 LKW a' 25 tun nebo 1 vlak o dvaceti vagónech (typu Tadzgs a' 50 tun).

Jestliže jsou porovnány ceny přepravy u jednotlivých dopravních oborů v relaci Pardubice – Hamburk na přepravní vzdálenost cca 800 km při přepravním objemu 1 000 tun, je patrné, že vodní doprava je nejefektivnější.

Tab. 12 - Porovnání přepravného jednotlivých dopravních oborů

Druh dopravy	Vodní	Silniční	Železniční
Samotná doprava	1 x MNL Labe 11 600	40 x LKW a' 25 tun	20 x Tadzgs a' 50 tun
Přepravné	18,9 Eur/tuna	28,5 Eur/tuna	21,6 Eur/tuna

Zdroj: ČSPL, a. s.

Oficiální tarif České dráhy/Deutsche Bahn činí v této relaci přibližně 82,5 Eur/tuna. *Železniční dovozné je sníženo vlivem existence vodní dopravy*, která má vliv na ekonomiku a dopravní obslužnost státu. Proto je významným regulátorem výše dovozného.

Jedná se o informace a data, která se týkají dopravního trhu na koridoru Česká republika – severoněmecké námořní přístavy. Tento dopravní směr z pohledu české ekonomiky lze pokládat za nejdůležitější, jak z hlediska absolutního objemu zboží, tak z hlediska nabídky kapacity dopravních systémů, přístupu k moři a tvorby cen dovozného pro české exportní a importní zboží.⁷⁹

⁷⁹ Téma: Význam vodní cesty Labe. Informace poskytl Pavel Hamalčík, obchodní ředitel ČSPL, a. s. Děčín 23. února 2012

Výsledný efekt regulace dovozného se počítá následovně. Vzhledem k fungujícímu trhu a konkurenci tří dopravních systémů jsou tržní ceny mezi železniční a vodní dopravou na stejné úrovni. Jestli bude rozdíl mezi silniční a vodní dopravou 100 Kč/tuna a roční objem přepravy vodní dopravou bude 1 mil. tun, úspora na dovozném ve vodní dopravě bude $100 \times 1\,000\,000 = 0,1$ mld. Kč za rok. Do výsledného efektu se dále berou v potaz slevy, které vznikají vlivem konkurence levné vodní dopravy a také úspora externích nákladů.

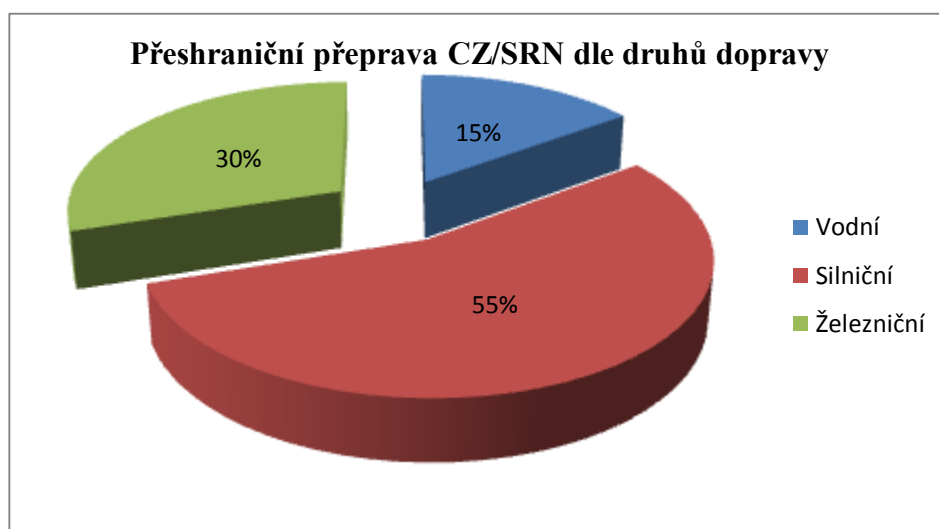
Při současném průměrném výkonu přeshraničních přeprav (600 tis. tun) vychází roční úspora přepravních nákladů v porovnání se železnicí cca 1,62 mil. Eur a v porovnání se silniční dopravou cca 5,76 mil. Eur. K tomu je třeba uvést, že v případě realizace dopravy železnicí podporují ČR zahraniční společnosti (např. dopravní vzdálenost po SRN hraje zásadní roli). V případě stabilizace plavebních podmínek lze v krátkodobém horizontu předpokládat nárůst přepravních objemů do výše cca 2 mil. tun, což představuje roční úsporu nákladů v porovnání se železniční dopravou 5,4 mil. Eur a silniční dopravou cca 19,2 mil. Eur. K tomu je nutné připočíst rozdíl v externích nákladech (náklady spojené s nehodovostí, emisemi a hlukem) 9,2 mil. Eur oproti silnici a 3,5 mil. Eur oproti železnici při 600 tis. tunách ročně.

Při 2 mil. tunách ročně jsou tato čísla 30,6 a 11,8 mil. Eur. V případě neexistence konkurenčního prostředí (zánik vodní dopravy) – se dá předpokládat další navýšení dovozného o cca 30 %, to je dopad při objemu 2 mil. tun cca 3,9 mil. Eur za rok. Také je nutné vzít v potaz, že v některých přepravách je vodní doprava nezastupitelná – technologické celky, nadrozměrné a těžké kusy, hromadné substráty.⁸⁰

⁸⁰ Téma: Význam vodní cesty Labe. Informace poskytl Pavel Hamalčík, obchodní ředitel ČSPL, a. s. Děčín 23. února 2012

5.3 Základní argumenty pro zlepšení podmínek na Labi

Vodní doprava je veřejná činnost, která přes malý podíl na objemu celkových přeprav v ČR, má velký ekonomický a ekologický význam v oblasti mezinárodní dopravy zboží a osobní turistické dopravy, zejména ve směru **severozápadního IV. Transevropského dopravního koridoru napříč pohraničním pohořím** (Děčín). U kamionové dopravy je v posledních letech možno vidět dynamický nárůst a současně také překvapuje zvýšené vytížení zejména hraničních železničních koridorů. Oba tyto důvody prokazují potřebu souběžného rozvoje a spolupráci všech druhů dopravy, které vytvářejí konkurenční prostředí potřebné zejména pro ekonomický rozvoj, ale také pro zlepšení kvality ochrany životního prostředí.⁸¹



Obr. 3 - Přeshraniční přeprava mezi ČR a SRN dle druhů dopravy za rok 2008

Zdroj: Čspl, a. s.

Graf znázorňuje, že vodní doprava není jednou z nejvíce používaných, nicméně je vnímána jako jedna z nejšetrnějších k životnímu prostředí, a i to je jeden z důvodů proč by měla zaujímat větší místo.

⁸¹ Téma: Podmínky na Labi. Informace poskytl Pavel Hamalčík, obchodní ředitel ČSPL, a. s. Děčín 23. února 2012

5.3.1 Právní důvody

Labe je pod označením E-20 od Hamburku do Pardubic dle Evropské dohody, která byla přijata v roce 1996 v Ženevě, zařazeno mezi hlavní vodní dopravy cesty mezinárodního významu Evropské unie. Ve smlouvě je řečeno, že je brán zřetel na zvyšování objemu mezinárodní přepravy zboží, s vědomím, že je proto nutné vytvořit právní rámec pro koordinaci plánů rozvoje dopravních sítí, které podtrhují důležitou roli vnitrozemské vodní dopravy, která má nesporné ekonomické a ekologické přednosti.

Česká republika se zákonem č. 163/1999 Sb. v dohodě zavázala zabezpečit na své části Labe určené parametry labské vodní dopravní cesty.

5.3.2 Plavební důvody

Labská vodní dopravní cesta v úseku Ústí nad Labem – Hřensko byla plavebně pouze regulována koncem předminulého století. Řeka byla nevhodně zúžena až na jednu polovinu své šířky koncentračními hrázemi za účelem zvýšení plavebních hloubek a poškozena prohrábkami plavební kynety. Tyto úpravy zmenšily průtočný profil, destabilizovaly dno řeky, zvýšila se rychlost proudění vody a zúžila se plavební dráha. Podařilo se sice částečně zvýšit plavební hloubky, ale i nadále její velikost zůstala závislá na proměnlivém přirozeném průtoku v řece, de facto na srážkách v české kotlině. Došlo ke zvýšení plavebních nehod, zejména lekází, tj. proražení obšívky plavidel o dno řeky. Obtížnost plavby se obecně zhoršila.

Předpověď ponorů se na tomto úseku vyhlašuje pouze s 24 hodinovým předstihem a ponor plavidel je garantován až teprve ráno v den plavby. V důsledku této situace jsou lodě draze odkládány či přikládány zbožím a využití kapacity plavidel klesá pod 50 %. Při extrémně nízkých průtocích zejména v létě, kdy povolený ponor plavidel je pouze 80 cm, se plavba zastavuje, například v roce 1973 tato situace trvala 152 dnů.

Přitom v této době na jezy vzduté části Labe nad posledním českým jezem Střekov je garantován ponor plavidel 200 cm a jsou zde optimální plavební podmínky.

5.3.3 Vodohospodářské důvody

Regulační úpravy řeky pro plavbu snižují průtočnou kapacitu koryta, zvyšují rychlost proudění vody a destabilizují dnovou dlažbu. Navýšení plavebních hloubek umělým zvyšováním průtoku z přehrad a jezových zdrží zejména v období sucha je vodohospodářsky nepřijatelné. Například pro zvýšení plavební hloubky v Labi o 10 cm po dobu 24 hodin je zapotřebí 2 mil. m³ vody. Při požadovaném 60 cm zvýšení ponoru plavidel na 140 cm by se jednalo denně o 12 mil. m³ vody (měsíčně 360 mil. m³).

Významné je využití jezy vzdutých hladin pro výrobu elektrické energie, odběry vody pro zemědělství a průmysl a navýšení horizontů a zásob spodních vod v nivách řek.

Příznivý je také přepad vody a její provzdušnění na jezech a pozitivní vliv jezových zdrží na samočisticí proces vody.

5.3.4 Ekologické důvody

Ekologickým důvodem, proč je vodní doprava významná, může být, že přeprava zboží vodní dopravou zatěžuje životní prostředí 4 x méně než železnice a 8 x méně než silniční doprava, což je prokázáno studií renomovaného ústavu PLANCO Consulting objednané Evropskou unií v roce 2008. Rovněž výstavba jezů na řece je výrazně menším zásahem do krajiny a životního prostředí než rozsáhlá výstavba silničních a železničních koridorů. Přivzdutá hladina nízkým jezem v části toku dokonce zvyšuje variabilitu všech živých organismů životního prostředí.

Jak již bylo řečeno, vodní doprava je v Evropě vnímána jako jedna z nejekologičtějších a nejšetrnějších k životnímu prostředí, což dokazují externí náklady, které jsou u vodní dopravy nejnižší:

Silniční doprava	35 Euro/1 000 tkm (tunokilometry)
Železniční doprava	15 Euro/1 000 tkm
Vodní doprava	10 Euro/1 000 tkm

5.3.5 Ekonomické důvody

Vodní doprava snižuje smluvní ceny u německých drážních dopravců. V období plnosplavnosti dokonce německé dráhy snižují tarify přepravy po železnici až na polovinu. Dále investované finanční prostředky do vodní dopravy dle výsledků výzkumu objednaného Evropskou unií vykazují ekonomickou efektivitu 1,5 x výhodnější než železnice a 7,5 x než silniční doprava. Vodní doprava také výrazně snižuje cenu exportovaného a importovaného zboží. Například přeprava 1 tuny řepky v hodnotě 6 tis. Kč za tunu z Chvaletic do Hamburku železnicí stojí 2 200 Kč a vodní dopravou 800 Kč (pokud je plnosplavnost). Podstatný význam vodní dopravy spočívá v tom, že funguje jako **cenový regulátor** a konkurent silniční a železniční dopravy, zároveň s těmito druhy dopravy kooperuje, a to zejména v kombinované přepravě zboží.

5.3.6 Strategické důvody

Strategický význam vodní dopravy se prokázal zejména při katastrofální povodni v roce 2002, kdy labská vodní dopravní cesta byla uvedena do provozu již 14 dnů po kulminaci povodně a železniční a silniční hraniční přechody severních Čech až po mnoha měsících. Pro přepravu velkých strojírenských výrobků je vodní doprava nenahraditelná. Je nejvhodnější pro přepravu sypkých substrátů, ale také prázdných kontejnerů.

5.3.7 Výstavba jezů

V souvislosti s ochranou životního prostředí je třeba zmínit jezy. Jezy vzduť 234 km dlouhá česká labsko-vltavská vnitrozemská vodní dopravní cesta je na vysoké evropské úrovni. Tato část vodní cesty je ale izolována od evropských vodních cest a námořních přístavů plavebně pouze regulovaným úsekem Labe s nedostatečnými a proměnlivými plavebními hloubkami, a tím je znehodnocena. Projekt zlepšení plavebních podmínek na české části regulovaného Labe Ústí nad Labem – Hřensko se rodí těžce a zdlouhavě.⁸²

⁸² Téma: Podmínky pro zlepšení podmínek na Labi. Informace poskytl Pavel Hamalčík, obchodní ředitel ČSPL, a. s. Děčín 23. února 2012

Výpočty na matematickém modelu a prováděný rozsáhlý hydraulický výzkum ve Výzkumném ústavu vodohospodářském T. G. M. v Praze prokázaly, že zajištění ponorů plavidel ve stejné hodnotě, jaké jsou realizovány na německé části Labe, lze v české části regulovaného Labe dosáhnout pouze výstavbou jezů, a to zejména z důvodu dvakrát většího sklonu dna řeky, a z toho vyplývající odlišné morfologie dna řeky. Ke stejným výsledkům se došlo již v roce 1996 v rámci výzkumu v programu PHARE, který prováděli odborníci EU z výzkumného ústavu Marina Consulting Bremen. Výstavba jezů na českém regulovaném úseku Labe byla v roce 2006 kladně projednána v Radě města Drážďany.

Již v roce 1999 Hydroprojekt Praha zpracoval studii **sedmi variant řešení**, které byly posuzovány týmem odborníků pro vodní hospodářství, plavbu a ekologii. Na základě setrvalého odporu českých ekologů Ministerstvo dopravy ČR přistoupilo ke kompromisu, a to k částečnému řešení zlepšení plavebních podmínek výstavbou pouze jednoho vodního díla pod Děčínem, doplněného regulačními úpravami pod tímto vodním dílem, čímž bude zabezpečeno doplutí plavidel s ponorem 130 – 140 cm pouze do prvního překladiště v ČR v Děčíně.

Význam zlepšení plavebních podmínek na regulovaném Labi byl podpořen mluvčím saské železnice, který na konferenci v Ústí nad Labem v roce 2006 informoval, že německá část takzvané labské železnice vedené po levém břehu Labe bude kapacitně vytížena již v roce 2012. Když je bráno v potaz, že EU se rozhodla podpořit výstavbu nového evropského železničního koridoru na trase sever – jih mimo ČR, je zřejmé, že pokud nedojde do roku 2012 k realizaci zlepšení plavebních podmínek na české části regulovaného Labe v obdobných parametrech, jejichž realizace na svém úseku potvrdilo SRN do roku 2010, dojde k dramatickému nárůstu kamionové dopravy na dálnici Drážďany – Praha a kolapsu na nedokončeném obchvatu Prahy.

Na hraničních přechodech v severozápadním koridoru ČR se v posledních období přepravuje 20 – 23 mil. tun zboží. Z toho po labské vodní cestě v závislosti na vodnatosti roku pouze 0,5 – 1,8 mil. tun zboží. Podle marketingových studií jsou až 4 mil. tun dalšího zboží vhodné již v současné době pro vodní dopravu po Labi. Kapacita labské vodní dopravní cesty po plánovaném zlepšení plavebních podmínek na regulovaném úseku Labe **dosáhne přes 10 mil. tun zboží.**

Proti výstavbě jezů na Labi však protestují ekologové, kteří se obávají o vzácné živočišné druhy žijící na Labi jako je například bobr nebo drobnokvět pobřežní a o znehodnocení tamní přírody. Argumentují tím, že na Labi mezi Litoměřicemi a Hřenskem žije asi padesát posledních bobřích rodin. Tvrdí také, že vodní doprava je zanedbatelná a nevyplatí se do ní investovat. Ekologové hrozí soudními procesy, čímž mohou celou stavbu zcela zablokovat, jako se jim to podařilo v případě dálnice D8 mezi Lovosicemi a Řehlovicemi, kde se dodnes nejedí.

5.4 Zhodnocení stavu oboru vodní dopravy ČR

Přepravní i dopravní podmínky státu zajišťuje Ministerstvo dopravy ČR svou dopravní politikou. Základem dopravní politiky je, aby byla legislativně zajištěna mobilita dopravců přepravními podmínkami přepravečů pro přepravu surovin, produktů a zboží. Aby byla zajištěna obsluha regionů, plánování a realizace spolehlivě fungujících dopravních cest. Všechny tři hlavní oblasti dopravních a přepravních funkcí a služeb jsou plně propojené a funkčně závislé, proto je nutné všechny souběžně rozvíjet i v rámci využívání všech dopravních oborů pozemních dopravy s využitím jejich předností.

Stát podporuje na různých úrovních výrobní aktivity v regionech a také konkurenceschopnost a prosperitu svých výrobců. Jednou z nich je zlepšení a zajištění dopravní obslužnosti území modernizací a výstavbou dopravní infrastruktury. Evropská nákladní doprava na základě legislativních a prováděcích podmínek umožňuje vytvořit systém pro dopravní obsluhu území jednotlivých států i celé Evropy liberalizovanou, úplatnou službou dopravců přepravujících zboží a suroviny mezi jejich zpracovateli a uživateli.

Ve vodní dopravě se po řece Labi přepravují suroviny, produkty, zboží a to zejména pro stavební, ocelářský, strojírenský, chemický a zemědělský průmysl. Přepravují se loděmi při využití přímé intermodální a i kombinované kontejnerové dopravy přes vnitrozemské veřejné i závodové přístavy.

V první řadě je potřebné uspokojit požadavky přepraveců po zahraničních přepravách ve vývozu a dovozu z/a do ČR, kde přeprava zboží po vodě nemůže pro neuspokojivé plavební podmínky dnešního regulovaného Labe splnit až 50 % přepravních požadavků přepraveců. V budoucnu by se měly tyto požadavky na přepravy zvýšit 2 až 3 krát, a potom bude potřebné zvýšit i přepravní tonáž lodního parku pro zajištění těchto vyšších přepravních objemů pro přepravci požadované a prognózou stanovené přepravní relace a jejich přepravní obratovost.⁸³

Proto je potřebné věnovat největší pozornost dobudování labské a vltavské vodní cesty pro parametry V. třídy a hlavně pro zajištění celoročního provozu na úseku regulovaného Labe mezi Střekovem a státní hranicí ČR/SRN ve Hřensku. Celoroční provoz na našem i německém regulovaném Labi po Magdeburk navrhla ČR i SRN svým řešením podle přírodních a hydrologických podmínek Labe. Navržené technické úpravy musí na celém úseku Labe mezi zdymadlem Střekov a vjezdem do plavební komory Rothensee na Středoněmeckém kanále zajistit ponor lodí 140 cm po dobu 345 dnů v roce, tzn., že jen 20 dní v roce nebude zabezpečen plavební provoz pro vysoké a nízké vodní stavy.

Právě naše vodní cesty svými historickými parametry nejvíce zaostávají za standardem dnešních evropských vodních cest, síť TEN (transevropská mezinárodní dopravní síť) zaostávají i v plnění parametrů podle Dohody AGN (definuje třídy vodní cesty). Železniční a silniční infrastruktura ČR se s přispěním fondů EU již cca 10 let buduje a jejich hlavní tahy v rámci IV. a VI. transevropského koridoru jsou před dokončením.

Splavnost a dostupnost řek v České republice by měla být zajištěna, jinak dojde ke znehodnocení Versailleské smlouvy ve věci svobodného (nezpłatného) přístupu k moři. Bílá kniha EU (základní dokument EK) stanovuje dopravní politiku Evropské Unie, kde má výraznou podporu vodní doprava a využití její volné kapacity.

⁸³ Téma: Vodní doprava. Informace poskytl Pavel Hamalčík, obchodní ředitel ČSPL, a. s. Děčín 23. února 2012

Dále akční program Evropské unie NAIADES, který složí k tomu, aby byl maximálně realizován záměr využití vodní dopravy, a je rozdělen do 5 hlavních oblastí:

- infrastruktura
- flotila
- lidské zdroje
- trhy
- propagace⁸⁴

Rozhodnutí EK z roku 2006 ve věci státní podpory – Česká republika, ve kterém Evropská komise uznává zdeformování podnikatelského prostředí v ČR. Metodika kvantifikuje podporu od roku 2004 do výše 3 mil. EUR/rok. Několikrát byl zpracován vládní materiál s výší podpory 158 mil. Kč až 211 mil. Kč, avšak materiál nebyl nikdy vládou ČR projednán. Před vstupem do EU byla vyplacena dotace za roky 1999-2000 ve výši 86. mil Kč, za rok 2003 ve výši 30 mil. Kč.

Labská vodní cesta je zařazena do klíčových projektů transevropských dopravních sítí TEN – T (Regulation Of The European Parliament And Of The Council on Union guidelines for the development of the trans-European transport network). Tato skutečnost dává předpoklad na spolufinancování z EU nejméně ve výši 30 %.

Stát již dlouhodobě deklaruje vybudování funkční infrastruktury, je zde dogmatická blokáce ze strany zelených. Výsledkem je, že i přes několik usnesení vlády od roku 1994 nebylo dosaženo žádných konkrétních kroků, není zajištěna harmonizace jednotných podmínek pro všechny dopravní obory, více jak polovina orku neumožňuje splavnost vodní cesty v úseku Ústí nad Labem – státní hranice SRN.

Na projekt plavebního stupně Děčín bylo vynaloženo již 360 mil. Kč, předpoklad dalších nákladů do zahájení stavby je ve výši cca 240 mil. Kč. Na plavební stupeň Přelouč bylo vynaloženo 260 mil. Kč, předpoklad dalších nákladů na přípravu stavby je ve výši cca 100 milionů korun. Investice do zdvihání mostů – Nymburk, Poděbrady a Kolín v celkové výši 1,458 mld. Kč byla zbytečná, protože hrozí zánik flotily.

⁸⁴ Téma: Provoz po Labi. Informace poskytl Pavel Hamalčík, obchodní ředitel ČSPL, a. s. Děčín 23. února 2012

Plavební stupeň Děčín a Plavební stupeň Přelouč II:

Návratnost uvedených investic je kalkulována na 15 let. Kalkulace návratnosti vychází především z přepravy zboží po vodě v objemu 0,5 – 0,8 mil. tun ročně, k čemuž je ovšem zapotřebí labské flotily. Bez labské flotily nelze tyto investiční záměry realizovat.⁸⁵

Lodní park:

Provozní ztráty rejdařů jsou dlouhodobě sanovány prodejem lodního parku či šrotací plavidel – trvalý úbytek speciální nízkoponorové flotily konstruované pro labskou vodní cestu, kterou však nelze ani po zlepšení plavebních podmínek nahradit libovolnou lodní kapacitou ze západní Evropy. Evropská plavidla byla konstruována absolutně na jiné parametry plnohodnotných vodních cest. Od roku 2004 bylo prodáno nebo sešrotováno cca 60 plavidel, tj. cca 40 % z celkového počtu plavidel provozovaných v příhraničních přepravách.

Od roku 1993 nebylo postaveno žádné nové plavidlo. Je zde vykazován obrovský technický dluh z důvodu zastaralé flotily kvůli dlouhodobé kritické ekonomické situaci provozovatelů vodní dopravy. V návaznosti na evropský program NAIADES byl vyhlášen v rámci OPD program modernizace plavidel, ale vzhledem k ekonomické situaci v oboru bylo z 350 mil. Kč od roku 2007 vyčerpáno pouze 1,7 % vyhrazených finančních prostředků (v roce 2010 bylo „odkloněno“ 150 mil. Kč na jiné, nespecifikované účely).

5.5 Argumenty pro zachování vodní dopravy v ČR

Kdyby byl obor zlikvidován, je to v přímém rozporu s dopravní politikou Evropské unie, ale i České republiky.

Vodní doprava je významným regulátorem dopravních nákladů.

Dále je významná proexportní funkce vodní dopravy – podpora konkurenceschopnosti českých firem díky snížení přepravních cen.

⁸⁵ Téma: Plavební stupeň Děčín. Informace poskytl Pavel Hamalčík, obchodní ředitel ČSPL, a. s. Děčín 23. února 2012

V některých přepravách je vodní doprava nezastupitelná, jako například přeprava technologických celků, nadrozměrných a těžkých kusů, hromadných substrátů – agrárních komodit, chemické produkce.

Pokud by obor zanikl, zmizí tradiční specifické know-how, pro Labe specifická vyprojektovaná flotila, kterou nelze nahradit. Dojde ke zmaření již vynaložených i plánovaných investic do infrastruktury – nebude pro koho stavět.⁸⁶

Jestliže dojde k podpoře rejdařů, umožní to zachovat obor do doby systémového řešení, zachová se zaměstnanost, bude modernizována flotila, u které je podmínkou obsluha ČR, a budou čerpány zdroje z EU.

Kritický stav oboru způsobuje úbytek pracovních míst ve vodní dopravě a přispívá již k tak vysoké nezaměstnanosti na Děčínsku (přibližně 13 %) a zvyšuje nároky na sociální systém. Na obor je navázáno přes 2 000 pracovních míst (rejdařství, přístavní činnost, expedice, loděnice, silniční doprava, atd.). Při registraci jen poloviny zmíněného počtu zaměstnanců na pracovních úradech činí nároky na podporu v nezaměstnanosti cca 156 mil. Kč ročně a státní rozpočet je krácen na příspěvcích na sociální zabezpečení ve výši cca 95 mil. Kč ročně.

5.5.1 Přeprava LNG

Vidinu slibné budoucnosti je také možné vidět ve způsobu přepravy zemního plynu. Dnes to nemusí být jen plynovody, které mezi státy přepravují, ale další alternativou může být i vodní doprava. Jedná se o LNG (Liquefied Natural Gas – zkapalněný zemní plyn), který se začal ve světě prudce rozvíjet ve 21. století. Doprava LNG loděmi je v současné době považována za samozřejmost. Úspěšně soutěží s dopravou potrubím a je to jediný způsob, jak dopravit plyn mezi vzdálenými kontinenty. Doprava LNG po pevnině je zatím méně populární, ačkoliv její strategie a obchodní potenciál jsou velmi významné.

⁸⁶ Téma: Funkce vodní dopravy. Informace poskytl Pavel Hamalčík, obchodní ředitel ČSPL, a. s. Děčín 23. února 2012

LNG je možno přepravovat na velké vzdálenosti pomocí kontejnerů, které je možno překládat mezi jednotlivými dopravními prostředky bez přečerpávání kapaliny po trasách. Silnice – železnice – řekla – moře – oceán.

Možnost využití LNG v České republice a dalších státech střední Evropy představuje ekonomicky zajímavou výzvu. Tato nevyužitá příležitost čeká na podnikatelské subjekty v rámci evropského trhu.⁸⁷

Závěrem kapitoly je na místě zhodnotit vodní dopravu jako jednu z variant zajištění logistických služeb. Česká republika, jakožto člen Evropské unie, by měla dbát na životní prostředí a efektivnost vynaložených nákladů při mezinárodní přepravě zboží. Jak bylo zdůvodněno v této kapitole, vodní doprava je ideálním způsobem přepravy pro některé komodity a stát by měl pracovat na zlepšení plavebních podmínek, které s sebou přináší spíše výhody, nežli nevýhody. V dnešní době vzhledem k otevřenosti ekonomik, je důležité zvážit, kolik množství produkce je denně přepravováno a jakým způsobem. Vodní doprava nabízí bezpečný, levný a ekologický způsob zajištění logistických (přepravních) služeb a stát by měl takové možnosti ve svůj prospěch využívat.

⁸⁷ Téma: LNG. Informace poskytl Pavel Hamalčík, obchodní ředitel ČSPL, a. s. Děčín 23. února 2012

Závěr

Téma diplomové práce mne velice zaujalo, protože logistika je relativně mladým oborem podnikání v mezinárodním obchodě, který díky všeobecné globalizaci prochází obrovským vývojem. Zboží je přepravováno po celém světě za použití různých módů přeprav dle potřeby odběratele, což závisí na čase, ceně anebo dispozici dopravních prostředků.

Při přepravě zboží je důležité smluvně zajistit všechny specifikace logistických operací, což zahrnuje celou řadu dílčích činností a služeb, které předchází vlastní realizaci přepravy. Nejvýznamnější je volba dopravní cesty a dopravního prostředku. Jaká je však nakonec zvolena dopravní cesta a dopravní prostředek závisí na mnoha faktorech, např. na povaze zboží, na vzdálenosti místa odeslání a určení, ale také na paritě kontraktu.

Cílem této diplomové práce bylo objasnit činnosti logistiky, zaměřit se na zajištění přepravně-právních vztahů a dopravy a nastítnit tak možné fungování těchto činností v praxi. Popsala jsem realizaci obchodu exportního podniku z východních Čech, který reagoval na poptávku 1 000 tun potravinářské pšenice do Hamburku na paritě FOB dodáním zboží. Dodací parita FOB je pravidlo dodání, které může být uplatněno pouze ve vnitrozemské vodní nebo námořní dopravě. Na základě výběrového řízení podnik vybírá nejvhodnějšího partnera pro realizaci dopravy a volí společnost ČSPL, a. s., která nabízí komplexní logistické služby. Společnost zajistí nakládku kamionů ve východních Čechách, které dopraví zboží do přístavu Děčín. V Děčíně následně dojde k přímému překladi z kamionů do lodi, odkud ČSPL jako dopravce dopraví zboží do přístavu Hamburk, kde je zboží předáno příjemci. Celý tento proces podrobněji popisují ve čtvrté kapitole práce. Následná pátá kapitola je věnována významu vodní dopravy, jelikož bez možnosti dopravit zboží po vodě by nemohl být obchodní případ exportního podniku realizován.

Diplomovou práci jsem v průběhu její tvorby konzultovala s odborníky z logistiky, s odbornými zástupci z pozice vedení společnosti ČSPL, a. s. Logistika se v posledních letech neustále vyvíjí a hledá nové efektivnější cesty a možnosti řešení. Vypracováním své práce jsem došla k názoru, že zajišťování spedičních a logistických služeb často posiluje význam jednotlivých druhů doprav a může být zefektivněno například tím, že firmy při rozhodování o způsobu dopravy budou hledat nejen ty nejméně nákladné či nejrychlejší varianty, ale také varianty šetrné k životnímu prostředí. Právě vodní doprava je bezpečným, levným a ekologickým způsobem přepravy. Aby firmy mohly takové možnosti při zajišťování logistiky využívat, stát by měl podpořit zlepšení plavebních podmínek v České republice.

Seznam použité literatury

DRAHOTSKÝ, I., ŘEZNÍČEK, B. *Logistika: procesy a jejich řízení*. 1. vyd. Brno: Computer Press, a. s., 2003. ISBN 80-7226-521-0.

NOVÁK, R., *Námořní přeprava*. 2. vyd. Praha: ASPI, a. s., 2005. ISBN 80-7357-070-X.

NOVÁK, R., PERCINA, P. *Nákladní doprava a zasilatelství*. 2. vyd. Praha: ASPI, a. s., 2005. ISBN 80-7357-086-6.

LÍBAL, V., KUBÁT, J. *ABC logistiky v podnikání*. 1. vyd. Praha: NADATUR, s. r. o., 1994. ISBN 80-85884-11-9.

SIXTA, J., MAČÁT, V. *Logistika: teorie a praxe*. 1. vyd. Brno: Computer Press, a. s., 2005. ISBN 80-251-0573-3.

SIXTA, J., ŽIŽKA, M. *Logistika: používané metody*. 1. vyd. Brno: Computer Press, a. s., 2009. ISBN 978-80-251-2563-2.

Incoterms 2010: pravidla ICC pro použití dodacích doložek ve vnitrostátním a mezinárodním obchodě: platnost od 1. ledna 2011. Praha: ICC Česká republika, ©2010. 184 s. ISBN 978-80-903297-9-9

Svaz spedice a logistiky České republiky [online], O nás [vid. 12. března 2012]. Dostupné z: <http://www.sslczech.cz/cz/o-nas/>

Pro dopravce [online], IRU [vid. 31. března 2012]. Dostupné z: <http://www.prodopravce.cz/cesmad-21.php>

Dopravní noviny [online], Mezinárodní unie silniční dopravy [vid. 31. března 2012]. Dostupné z: <http://www.dnoviny.cz/silnicni-doprava/mezinarodni-unie-silnicni-dopravy-3249>

Dopravní noviny [online], Finance [vid. 31. března 2012]. Dostupné z: <http://www.dnoviny.cz/zeleznicni-doprava/francie2030>

O řekách [online], Řeka Labe [vid. 12. března 2012]. Dostupné z: http://www.labskaparoplavba.cz/o_rekach.php

Ministerstvo dopravy [online], Čtvrtletní přehledy základních ukazatelů [vid. 2. března 2012]. Dostupné z: http://www.mdcz.cz/cs/Statistika_dopravy/default.htm

Český statistický úřad [online], Agrární zahraniční obchod [vid. 2. března 2012]. Dostupné z: http://eagri.cz/public/web/file/32693/Moznosti_vyvozu_do_tretich_zemi.pdf

Zákon č. 114/1995 Sb. ze dne 25. května 1995 o vnitrozemské plavbě. Dostupné také z: http://www.plavba.cz/cz/legislat/zMD_114_1995uz.html

Překladní a skladovací podmínky. Česko-saské přístavy, s. r. o., 2004. 21 s.

Smluvní přepravní podmínky. Děčín: ČSPL, a. s., 2005. 26 s.

Bibliografie

Logistika v mezinárodním obchodu [online]. Dostupné z:
<http://www.businessinfo.cz/cz/clanek/manual-exportera/logistika-mezinarodni-obchod/1001370/43601/>

Bílá kniha EU o dopravě [online]. Dostupné z:
<http://www.businessinfo.cz/cz/clanek/politiky-eu/bila-kniha-eu-o-doprave/1000521/61012/>

Nákladní doprava [online]. Dostupné z: <http://www.nakladni-doprava.info/>

Stavba jezů [online].
Dostupné z: <http://ekolist.cz/cz/zpravodajstvi/zpravy/ustecky-kraj-pritlacil-na-stavbu-jezu-chce-zachranit-lodni-dopravu>

Jezy na Labi [online]. Dostupné z:
http://www.denik.cz/z_domova/jezy-na-labi-bude-resit-i-ka20110422.html

Čtvrtletní mezinárodní přehledy – členské státy EU [online].
Dostupné z: <https://www.sydos.cz/cs/ctvletpreurostat.htm>

Svaz spedice a logistiky ČR [online]. Dostupné z: <http://www.sslczech.cz/cz/o-nas/>

O řekách [online]. Dostupné z: http://www.labskaparoplavba.cz/o_rekach.php

ČSPL, a. s. [online]. Dostupné z:
<http://www.argogroup.cz/skupina-argo/spolecnosti-ve-skupine/csplas.htm>

Agro Group [online]. Dostupné z: <http://www.argogroup.cz/sluzby/silnicni-preprava.htm>

Přeprava krmiv a potravinářských surovin [online]. Dostupné z:
<http://www.kodeautodoprava.cz/inpage/flotila-gmp/>

Ekologové a stavba jezů [online]. Dostupné z: <http://www.vz24.cz/clanky/ekologove-vyhrozuji-zablokovanim-stavby-jezu-u-decina/>

Seznam příloh

Příloha A

Nákladní list ČSPL, a. s.